

**Schleswig-Holsteinischer Landtag**  
**Umdruck 19/5901**

**ADAC Schleswig-Holstein**  
Vorstandsmitglied für Verkehr und Technik

28. Mai 2021

per Mail  
[Wirtschaftsausschuss@landtag.ltsh.de](mailto:Wirtschaftsausschuss@landtag.ltsh.de)  
[Innenausschuss@landtag.ltsh.de](mailto:Innenausschuss@landtag.ltsh.de)

z.H.:

- Frau Barbara Ostmeier, Vorsitzende des Innen- und Rechtsausschusses
- Dr. Andreas Tietze, Vorsitzender des Wirtschaftsausschusses

*Betrifft: Stellungnahme des ADAC Schleswig-Holstein zum Gesetzentwurf der SPD-Fraktion, Drucksache 19/2847*

Sehr geehrte Frau Ostmeier,  
sehr geehrter Herr Dr. Tietze,

wir danken für Ihre Bitte um Stellungnahme, der wir wie folgt gern nachkommen:

In Deutschland zugelassene, stationäre Messgeräte können die Geschwindigkeit nur punktuell messen. Das aus einigen Nachbarländern bekannte Section Control [im Entwurf der SPD-Fraktion Abschnittskontrolle genannt] soll zukünftig auch hierzulande eine streckenbezogene Geschwindigkeitsüberwachung ermöglichen. Dabei werden die Ein- und Ausfahrtzeitpunkte aller Fahrzeuge in einem Messabschnitt bekannter Länge vollautomatisch registriert. Die Kennzeichen einfahrender Fahrzeuge werden laufend mit den Kennzeichen ausfahrender Wagen verglichen. Stimmen diese überein, so wird die Fahrzeit ermittelt und die Durchschnittsgeschwindigkeit berechnet.

Um den Datenschutzerfordernissen zu genügen, wird die Zeichenfolge mit einer kryptologischen Hashfunktion verschlüsselt, so dass kein Rückschluss auf das Kennzeichen beim Auslesen des Datensatzes möglich ist. Anschließend werden nurmehr die berechneten Hashwerte am Ein- und Ausfahrtquerschnitt verglichen. Die Bilder vom Ein- und Ausfahrtquerschnitt werden anonymisiert, verschlüsselt und nach kurzer Zeit wieder gelöscht, sofern kein Geschwindigkeitsverstoß vorliegt. Somit sind während der Messung keine Rückschlüsse auf das Fahrzeug oder personenbezogene Daten möglich. Um das Kennzeichen und das Bild des Fahrers für den Bußgeldbescheid dennoch auswerten zu können, wird im Falle eines Geschwindigkeitsverstoßes das Fahrzeug vergleichbar zu bisherigen Radarkontrollen am Ende des kontrollierten Streckenabschnitts von vorne fotografiert.

*Position des ADAC Schleswig-Holstein mitsamt Begründung:*

Das Verfahren ist in Deutschland relativ neu und somit auch noch nicht belastbar erforscht. Nach Ansicht des ADAC Schleswig-Holstein sollte Section Control auch in Zukunft eine Ausnahme bleiben, zumal die Anlagen deutlich teurer als örtlich messende Überwachungsgeräte (z. B. Induktionsschleifen oder Lidar) sind. Für eine Einführung des neuen Messverfahrens auf weiten Teilen des Straßennetzes besteht kein Handlungsbedarf,

da für eine effektive Geschwindigkeitsüberwachung bereits bewährte Messverfahren zur Verfügung stehen.

Die automatische Erfassung aller Kfz-Kennzeichen (personenbezogene Daten) durch optische Zeichenerkennung (ANPR) betrifft die informationelle Selbstbestimmung der Autofahrer. Ohne entsprechenden Anfangsverdacht wäre dieser Grundrechtseingriff nicht zu rechtfertigen.

In Österreich konnte Section Control die Verkehrsdisziplin und auch die Verkehrssicherheit auf unfallauffälligen Streckenabschnitten (insbesondere Tunnel und Baustellen) verbessern. Um die Übertragbarkeit auf deutsche Verhältnisse sicherzustellen, sollte der Feldversuch in Niedersachsen zunächst vollständig wissenschaftlich ausgewertet werden. Dazu sollte insbesondere die Wirkung von Section Control mit der punktuellen Geschwindigkeitsüberwachung verglichen werden.

gez. Hans-Jürgen Feldhusen  
ADAC Schleswig-Holstein  
Vorstandsmitglied für Verkehr und Technik