



Gewerkschaft der Polizei • Max-Giese-Straße 22 • 24116 Kiel

Schleswig-Holsteinischer Landtag  
Innen- und Rechtsausschuss  
- Die Vorsitzende -  
Über den Bearbeiter:  
Dr. Sebastian Galka

Max-Giese-Straße 22  
24116 Kiel

Tel.: 0431-17091  
Fax: 0431-17092

gdp-schleswig-holstein@gdp.de  
www.gdp-sh.de

Bürozeiten:  
Mo / Di / Do 07.30 bis 16.30 Uhr  
Mi 07.30 bis 15.30 Uhr  
Fr 07.30 bis 13.00 Uhr

Kiel, den 06. Juli 2021

**Schriftliche Anhörung des Innen- und Rechtsausschusses und des Wirtschaftsausschusses des Schleswig-Holsteinischen Landtags,**

**Entwurf eines Gesetzes zur Schaffung einer Rechtsgrundlage für die Durchführung von Abschnittskontrollen Gesetzentwurf der Fraktion der SPD - Drucksache 19/2847**

Sehr geehrte Frau Ostmeier, sehr geehrter Herr Dr. Tietze,  
sehr geehrte Damen und Herren Abgeordnete,

vielen Dank für die Gelegenheit, als Gewerkschaft der Polizei zu diesem Gesetzentwurf der SPD-Fraktion Stellung beziehen zu dürfen. Diese Möglichkeit nehmen wir sehr gerne wahr. Bei der Erarbeitung dieser Stellungnahme wirkte im Wesentlichen der Verkehrsexperte der GdP Schleswig-Holstein POK Yannick Porepp mit.

**Tenor:**

Die Gewerkschaft der Polizei Schleswig-Holstein stimmt der Schaffung einer Rechtsgrundlage für die Durchführung von Abschnittskontrollen ausdrücklich zu. Auf geeigneten Streckenabschnitten können Abschnittskontrollen zu einem Zugewinn an Verkehrssicherheit führen. In diesem Zusammenhang wird jedoch darauf hingewiesen, dass Abschnittskontrollen keinen Ersatz für die bisherigen etablierten polizeilichen Maßnahmen der Verkehrsüberwachung, sondern vielmehr ein neues und zusätzliches Mittel der Geschwindigkeitsüberwachung darstellen. Der Einsatz von Video-Einsatzfahrzeugen und mobilen Geschwindigkeitsmessanlagen ist weiterhin wichtig und für eine umfassende Verkehrsüberwachung auf dem Weg zum gemeinsamen Ziel - der Vision Zero - unerlässlich.

## Erläuterungen:

### Beschreibung

Abschnittskontrolle (Section-Control) stellt ein stationäres und i. d. R. fest eingerichtetes System zur Messung von Fahrgeschwindigkeiten von Kraftfahrzeugen im öffentlichen Straßenverkehr dar. Anders als bei den bislang üblichen stationären und punktuellen Geschwindigkeitsmessungen wird hier die gefahrene Durchschnittsgeschwindigkeit auf einem durchgängigen Streckenabschnitt zwischen zwei Kontrollpunkten betrachtet.

### Verfahrensweise

Die Durchschnittsgeschwindigkeit wird durch zwei Kontrollpunkte über der Fahrbahn (Überkopfkontrollpunkte) gemessen. Beim Durchfahren des ersten Kontrollpunktes werden insbesondere Kraftfahrzeuge und die dazugehörigen Kfz-Kennzeichen erfasst und kurzzeitig verschlüsselt gespeichert. Sobald nach Zurücklegen der festgelegten Strecke der zweite Kontrollpunkt durchfahren wird, erfolgt ein Abgleich der gespeicherten Daten und die Auswertung der Durchschnittsgeschwindigkeit. Wird die zulässige Höchstgeschwindigkeit nach Toleranzabzug überschritten, erfolgt eine Bildaufnahme des Fahrers und des Fahrzeugs (analog zur bekannten Geschwindigkeitsmessung, allerdings zusätzlich auch mit Heckaufnahme), und ein Ordnungswidrigkeitenverfahren wird im weiteren Zuge eingeleitet. Liegt kein Verstoß vor, werden die erfassten Daten unwiderruflich gelöscht.

Schematische Darstellung:<sup>1</sup>



<sup>1</sup> Darstellung aus dem Urteil des OVG Lüneburg vom 13.11.2019, 12 LC 79/19.

## Historie

In anderen Ländern gibt es bereits seit vielen Jahren Abschnittskontrollen. Neben Großbritannien (hier: SPECS) nutzt u. a. auch Österreich diese Möglichkeit der Geschwindigkeitsüberwachung. Dort wurde die erste Abschnittskontrolle im Jahr 2003 dauerhaft in Betrieb genommen.<sup>2</sup>

Bereits im Jahr 2014 wurde in Schleswig-Holstein die Einrichtung einer Anlage zur Abschnittskontrolle auf der Autobahn 7 im Bereich der Rader Hochbrücke durch das Verkehrsministerium (MdL Meyer) in Erwägung gezogen.<sup>3</sup> Infolgedessen stellten die Fraktionen von FDP und Piratenpartei einen Antrag, „Section Control“ auf Schleswig-Holsteinischen Straßen nicht einzusetzen.<sup>4</sup> Im Zuge des weiteren Verfahrens äußerte das Unabhängige Landeszentrum für Datenschutz (Dr. Weichert) in seiner Stellungnahme rechtliche Bedenken gegen die Einführung von Abschnittskontrollen.<sup>5</sup> Dem Antrag wurde schlussendlich nicht zugestimmt.<sup>6</sup> Zur Einführung von Abschnittskontrollen kam es jedoch trotzdem nicht. Das anstehende Pilotprojekt aus Niedersachsen sollte zunächst abgewartet werden.<sup>7</sup>

Im Jahr 2018 wurde dann erstmals in Deutschland eine Abschnittskontrollanlage auf der Bundesstraße 6 bei Hannover im Rahmen eines Pilotprojektes in einer Länge von 2 Kilometern in Betrieb genommen. Anfang 2019 wurde die Anlage aufgrund Klageeinreichung vor dem Verwaltungsgericht Hannover wegen fehlender Rechtsgrundlage wieder außer Betrieb genommen. Mitte 2019 wurde im Polizeirecht Niedersachsens eine Rechtsgrundlage geschaffen und der Betrieb Ende des Jahres wieder aufgenommen.

Das Projekt wurde wissenschaftlich begleitet. Im Zuge der ersten Pilotphase bis zur Abschaltung aufgrund rechtlicher Bedenken (Dezember 2018 bis März 2019) wurden auf der Strecke keinerlei Verkehrsunfälle verzeichnet. Aufgrund der Anzahl an Verletzten und Getöteten vor Beginn der Bauphase wurde dieser Streckenabschnitt als Unfallhäufungsstrecke ausgewiesen und bewusst für die Einrichtung der Anlage gewählt.<sup>8</sup> Nach Ende des Pilotverfahrens zogen sowohl die Polizei Niedersachsen als auch der niedersächsische Innen

<sup>2</sup> <https://blog.asfinag.at/technik-innovation/section-control/>, abgerufen am 20.05.2021.

<sup>3</sup> <https://www.shz.de/regionales/schleswig-holstein/verkehr/rader-hochbruecke-dauerhafte-radarfalle-ge-plant-id8310946.html>, abgerufen am 20.05.2021.

<sup>4</sup> LTDS (SH) 18/2694 (2. Fassung) v. 12.02.2015.

<sup>5</sup> Stellungnahme des ULD v. 05.06.2015, Umdruck 18/4499 (Schleswig-Holsteinischer Landtag).

<sup>6</sup> Vgl. Punkt 30, LTDS (SH) 18/3958 v. 09.03.2016.

<sup>7</sup> Vgl. Punkt 11, Ausschussprotokoll des Wirtschaftsausschusses 18/69 v. 24.02.2016 (Schleswig-Holsteinischer Landtag).

<sup>8</sup> Verkehrsüberwachung durch Abschnittskontrolle, Niedersächsisches Ministerium für Inneres und Sport, Landespolizeipräsidium, 08.12.2020.

minister (MdL Pistorius) eine positive Bilanz und wiesen aus, dass die Anlage einen deutlichen Beitrag zur Steigerung der Verkehrssicherheit geleistet hat.<sup>9</sup>

### Rechtliche Einordnung

Die Durchführung einer abschnittsbezogenen Geschwindigkeitskontrolle greift in das Grundrecht der betroffenen Kraftfahrzeugführer auf informationelle Selbstbestimmung als Ausprägung des allgemeinen Persönlichkeitsrechts ein. Dies gilt auch für sog. „Nichttrefferfälle“, in denen ein Geschwindigkeitsverstoß letztendlich nach Durchfahren des zweiten Kontrollpunktes und Berechnung der Durchschnittsgeschwindigkeit nicht festgestellt wird und die Daten im Nachgang verworfen werden, da bereits ohne vorliegenden Verstoß beim Passieren des ersten Überkopfkontrollpunktes alle Fahrzeuge bzw. Kennzeichenschilder erfasst und gespeichert werden, wenngleich dies auch nur kurzzeitig und verschlüsselt geschieht.<sup>10</sup>

Es bedarf daher einer Ermächtigungsgrundlage.

Sowohl in der Gesetzgebungskompetenz des Bundes als auch des Landes Schleswig-Holstein bestehen zum jetzigen Zeitpunkt keine spezialgesetzlichen Regelungen, welche als Ermächtigungsgrundlage für Abschnittskontrollen herhalten könnten. Auch die besonderen Regelungen des LVwG halten keine Rechtsgrundlage vor.

Eine Ermächtigung könnte sich zwar aus der sog. polizeilichen Generalklausel (hier: §§ 174, 176 LVwG) ergeben. Ein Rückgriff auf den Auffangtatbestand aus dem allgemeinen Polizeirecht scheidet jedoch bereits schon deshalb aus, da der Tatbestand mindestens eine „im einzelnen Falle bevorstehende Gefahr“ und damit eine konkrete Gefahrenlage fordert. An einer solchen Gefahr fehlt es jedoch zu dem Zeitpunkt, zu dem ein Fahrzeug den ersten Überkopfkontrollpunkt passiert und bereits Daten verarbeitet werden. Vielmehr liegt hier grundsätzlich eine abstrakte Gefahrenlage, beispielweise in Gestalt eines Unfallschwerpunktes vor.<sup>11</sup>

Die durch die Fraktion der SPD in den Schleswig-Holsteinischen Landtag eingebrachte Regelungsgrundlage des § 184 VI LVwG-Neu

*„(7) Die Ordnungsbehörden und die Polizei dürfen im öffentlichen Verkehrsraum zur Verhütung der Überschreitung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von Kraftfahrzeugen nach Maßgabe des Satzes 2 Bildaufzeichnungen offen anfertigen und damit auf einer festgelegten Wegstrecke die Durchschnittsgeschwindigkeit eines Kraftfahrzeugs ermitteln (Abschnittskontrolle). Die Bildaufzeichnungen dürfen nur das Kraftfahrzeugkennzeichen, das Kraftfahrzeug und seine Fahrtrichtung sowie Zeit und Ort*

<sup>9</sup> Verkehrsüberwachung durch Abschnittskontrolle, Niedersächsisches Ministerium für Inneres und Sport, Landespolizeipräsidium, 08.12.2020; Deutsche Polizei aus 03/21, S. 27 - 29.

<sup>10</sup> Urteil des VG Hannover vom 12.03.2019, 7 A 849/19.

<sup>11</sup> Vgl. hierzu die Rdnr. 58 ff. v. Urteil des VG Hannover vom 12.03.2019, 7 A 849/19.

*erfassen; es ist technisch sicherzustellen, dass Insassen nicht zu sehen sind oder sichtbar gemacht werden können. Bei Kraftfahrzeugen, bei denen nach Feststellung der Durchschnittsgeschwindigkeit keine Überschreitung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit vorliegt, sind die nach Satz 2 erhobenen Daten sofort automatisch zu löschen. Die Abschnittskontrolle ist kenntlich zu machen.“*

ist wortgleich mit der eingeführten Regelungsgrundlage im Niedersächsischen SOG (hier: § 32 VI).<sup>12</sup>

Durch die Einführung dieser Regelung wird damit in Schleswig-Holstein eine Ermächtigungsgrundlage für die Durchführung von Abschnittskontrollen geschaffen.

### Abschließende Bewertung

Abschnittskontrollen stellen ein zusätzliches Instrument der Geschwindigkeitsmessung im Bereich der Verkehrsüberwachung dar. Derzeit erfolgen Geschwindigkeitskontrollen in Schleswig-Holstein durch das Aufstellen von mobilen Geschwindigkeitsmessanlagen durch die Ordnungsbehörden und die Polizei. Darüber hinaus bestehen im ganzen Land ortsfeste Einrichtungen zur Überwachung der Geschwindigkeit. Auf Seiten der Polizei erfolgt die Überwachung zusätzlich durch zivile Verkehrsüberwachung mit Video-Einsatzfahrzeugen und im sog. „Moving“-Verfahren (Geschwindigkeitsmessung aus dem fahrenden, zivilen Einsatzfahrzeug heraus). Abschnittskontrollen werden hierzulande nicht durchgeführt.

Der Vorteil an Abschnittskontrollen liegt vor allem darin, dass die Einhaltung der Geschwindigkeit auf längeren Streckenabschnitten – und nicht nur punktuell – kontrolliert werden kann. Dies kann zu einem Gewinn an Verkehrssicherheit auf diesem Streckenabschnitt führen. Durch Abschnittskontrollen werden die zuvor genannten Methoden der Verkehrsüberwachung jedoch nicht ersetzt. Abschnittskontrollanlagen werden beispielhaft in der Regel ortsfest und nicht mobil betrieben. Ein Nachteil ist vor allem, dass sich Verkehrsteilnehmende auf die ortsfesten Anlagen einstellen und ihre Geschwindigkeit nur auf diesem Streckenabschnitt anpassen. Mobile und punktuelle Geschwindigkeitsmessungen können hingegen an ständig wechselnden Orten eingerichtet werden. Im Rahmen der Überwachung mit Video-Einsatzfahrzeugen werden Verkehrsteilnehmende darüber hinaus direkt infolge eines Verstoßes kontrolliert und mit ihrem Fehlverhalten konfrontiert. Dabei wird - anders als bei statio-nären Geschwindigkeitsmessungen - die Identität zweifelsfrei vor Ort festgestellt. Sonst übliche Einspruchsgründe wegen Klärung der Fahrereigenschaft ergeben sich dann nicht mehr. Es ist daher unerlässlich, dass vielfältige Mittel der Geschwindigkeitsüberwachung zur Anwendung kommen, da jede Methode Vor- und Nachteile mit sich bringt.

<sup>12</sup> Vgl. LTDS (SH) 19/2847 v. 09.03.2021.

Darüber hinaus macht die Einrichtung von Abschnittskontrollanlagen nur dort Sinn, wo diese aufgrund mangelnder Verkehrssicherheit geboten ist. Dies können zum einen Streckenabschnitte sein, auf denen es häufig zu Verkehrsunfällen im Zusammenhang mit nicht angepasster oder überschrittener Geschwindigkeit kommt. Zum anderen kommen Abschnitte in Betracht, auf denen die Überschreitung der zulässigen Geschwindigkeit mit zusätzlichen Gefahren verbunden ist. Eine Installation einer Anlage würde beispielsweise auf der Autobahn 7 im Bereich der Rader-Hochbrücke (Nord-Ostsee-Kanal) in Kopplung mit der digitalen Beschilderung (Windwarnanlage/Geschwindigkeitsbegrenzung) in Frage kommen.

Wenngleich derzeit noch keine konkreten Planungen für die Errichtung von Abschnittskontrollanlagen in Schleswig-Holstein bestehen, ist es den Erfahrungen aus dem niedersächsischen Pilotprojekt folgend richtig, bereits jetzt eine Regelung für den rechtssicheren Betrieb zu schaffen. Ohne eine Ermächtigungsgrundlage ist die Durchführung von Abschnittskontrollen jedenfalls unzulässig.

Auch das verkehrspolitische Programm der GdP auf Bundesebene bekräftigt diese Bewertung:

*„Die Geschwindigkeitsüberwachung in Deutschland erfolgt mit allen Geräten nur punktuell. Bekannte Kontrollstellen haben deshalb auch nur eine räumlich begrenzte Wirkung. Section Control ermöglicht es an besonders schwer zugänglichen, besonders unfallträchtigen und langen Strecken effektiv die Geschwindigkeit zu überwachen. Deshalb fordert die GdP, die rechtlichen Grundlagen zur Einführung von Section Control zuschaffen.“<sup>13</sup>*

Mit freundlichen Grüßen

Der Vorstand

i.A.



Torsten Jäger

Landesvorsitzender

---

<sup>13</sup> Verkehrspolitisches Programm der Gewerkschaft der Polizei (Stand: 20.09.2016).