

Schleswig-Holsteinischer Landtag  
Umdruck 19/6173

24.08.2021

Vorlage für die Sitzung des Innen- und Rechtsausschusses  
am 01.09.2021

## **Änderungsantrag**

der Fraktion der SPD

**zum Entwurf eines Gesetzes zur Schaffung einer Rechtsgrundlage für die  
Durchführung von Abschnittskontrollen**

**Drucksache 19/2847**

Der Landtag wolle beschließen:

Der Gesetzentwurf der Fraktion der SPD zur Schaffung einer Rechtsgrundlage für die Durchführung von Abschnittskontrollen, Drucksache 19/2847, wird wie folgt geändert:

Artikel 1 wird wie folgt geändert:

In § 184 wird nach Absatz 5 folgender neuer Absatz 6 angefügt:

„(6) 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 erfassen. Es ist technisch sicherzustellen, dass Insassen nicht zu sehen sind oder

sichtbar gemacht werden können. Die nach Satz 2 erhobenen Daten sind zu pseudonymisieren, soweit dies nach dem Verarbeitungszweck möglich ist. 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. Bei Kraftfahrzeugen, bei denen nach Feststellung der Durchschnittsgeschwindigkeit eine Überschreitung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit vorliegt, dürfen die nach Satz 2 erhobenen Daten zur Verfolgung von Straftaten oder Ordnungswidrigkeiten, die durch die Überschreitung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit begangen wurden, weiterverarbeitet werden. Die Abschnittskontrolle ist in geeigneter Weise kenntlich zu machen.“

### Begründung

In Anbetracht von konkreten Unfallschwerpunkten oder besonderen Gegebenheiten, bei denen eine Überschreitung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von bestimmten Fahrzeugklassen zu einer Schädigung der betroffenen Verkehrsinfrastruktur führen kann, reicht eine punktuelle Geschwindigkeitsmessung auf bestimmten Streckenabschnitten (z.B. Rader Hochbrücke) oftmals nicht aus, um die dort vorherrschenden Gefahren wirksam abzuwenden. Stattdessen kann im Einzelfall eine Abschnittskontrolle das geeignete, erforderliche und angemessene Mittel zur Gefahrenabwehr sein. Die Regelungen des LVwG sehen bislang keine Rechtsgrundlage für eine derartige Datenerhebung vor.

Bei dieser neuartigen Form der Geschwindigkeitsüberwachung, die bereits sehr erfolgreich auf einem Streckenabschnitt in Niedersachsen erprobt wurde, werden die Kennzeichen sämtlicher Kraftfahrzeuge sowohl beim Einfahren in als auch beim Ausfahren aus dem überwachten Streckenabschnitt durch Kameras erfasst. Das bei der Einfahrt in den überwachten Bereich aufgenommene erste Foto vom Fahrzeugheck wird automatisiert ausgelesen und in einen sogenannten Hashwert umgewandelt, der als individuelle „Fahrzeug-Identifizierung“ (Fahrzeug-ID) dient. Bei der Ausfahrt des Fahrzeugs aus dem überwachten Bereich wiederholt sich dieser Vorgang, d. h. es wird mittels einer Kamera ein zweites Foto vom Fahrzeugheck erstellt und ein entsprechender Hashwert erzeugt. Durch einen Abgleich der erzeugten Hashwerte und Zeitstempel wird anschließend die Durchschnittsgeschwindigkeit des betreffenden Fahrzeugs auf dem gesamten überwachten Streckenabschnitt ermittelt und diese mit der zulässigen Höchstgeschwindigkeit der jeweiligen Fahrzeugklasse abgeglichen. Wenn sich dabei eine Geschwindigkeitsüberschreitung ergibt („Trefferfall“), löst die zentrale Anlagensteuerung die sogenannte „Verstoßkamera“ aus. Diese fertigt zwei weitere Fotos von dem betreffenden Fahrzeug, ein hochauflösendes Foto von der Fahrzeugfront zur Erkennung der Fahrzeugführerin bzw. des Fahrzeugführers sowie ein weiteres Foto vom Fahrzeugheck, um festzustellen, dass das betreffende Fahrzeug nicht über unterschiedliche Kennzeichen an Front und Heck verfügt. Der aus den verschlüsselten Daten gewonnene Datensatz kann über einen gesicherten Zu-

gang abgerufen werden. Wenn hingegen ein Abgleich der erhobenen Daten nicht möglich oder die berechnete Durchschnittsgeschwindigkeit nicht größer als die zulässige Höchstgeschwindigkeit ist („Nicht-Trefferfall“), wird der aus den verschlüsselten Daten gewonnene Datensatz sofort automatisch gelöscht.

Durch die Pseudonymisierung der erhobenen Daten kann zwar die funktionell notwendige Datenverarbeitung (Korrelation von Kraftfahrzeugkennzeichen, Kraftfahrzeug, Fahrtrichtung, Zeit und Ort an den jeweiligen Messpunkten) erfolgen, aber ein Datenmissbrauch, zum Beispiel im Falle eines unbefugten Abrufes der erhobenen Daten oder einer Manipulation der Messeinrichtung, wirksam verhindert werden.

Dass die Länder im Bereich der präventiven Geschwindigkeitsüberwachung über eine entsprechende Gesetzgebungskompetenz verfügen, wurde jüngst höchstrichterlich bestätigt (vgl. BVerwG, Beschluss vom 31.07.2020 – 3 B 4/20; OVG Lüneburg, Urteil vom 13.11.2019 – 12 LC 79/19), ganz gleich ob diese in der allgemeinen Gesetzgebungskompetenz der Länder für das Gefahrenabwehrrecht nach Art. 70 Absatz 1 GG oder darauf gründet, dass der Bund von seiner konkurrierenden Gesetzgebungskompetenz für das Straßenverkehrsrecht nach Art. 74 Absatz 1 Nr. 22 GG in Bezug auf die Verkehrsüberwachung keinen abschließenden Gebrauch gemacht hat.

Mit Blick auf die einschlägigen Rechtsgrundlagen für die Datenerhebung ist von Bedeutung, dass die einzelnen Maßnahmen der Abschnittskontrolle rechtlich unterschiedlich zu beurteilen sind. Sie sind teilweise dem präventiven Bereich der Geschwindigkeitsüberwachung, teilweise dem repressiven Bereich der Geschwindigkeitsüberwachung zuzuordnen.

Die Datenerhebung von sämtlichen in den überwachten Streckenabschnitt ein- und ausfahrenden Fahrzeugen nach § 184 Absatz 6 LVwG n.F. zählt zum präventiven Bereich der Geschwindigkeitsüberwachung. Sie hat zum Ziel, Geschwindigkeitsüberschreitungen zu verhindern und Unfallschwerpunkte in dem überwachten Streckenabschnitt zu entlasten. Zu diesem Zweck erfolgt keine punktuelle Geschwindigkeitsmessung an Ein- und Ausfahrt, sondern eine Überwachung der Durchschnittsgeschwindigkeit auf dem gesamten Streckenabschnitt. Diese Form der Geschwindigkeitsüberwachung führt bei den meisten Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmern zu einer angepassten Fahrweise und einer Einhaltung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit – und zwar auf dem gesamten Streckenabschnitt und nicht nur punktuell.

Wenn eine Überschreitung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit und damit der Verdacht der Begehung zumindest einer Ordnungswidrigkeit festgestellt worden ist, richtet sich das weitere Verfahren nach § 46 Absatz 1 OWiG in Verbindung mit § 100h Absatz 1 Satz 1 Nr. 1 StPO. Es werden weitere Fotos von dem Fahrzeug und der Fahrzeugführerin bzw. dem Fahrzeugführer gefertigt, um den festgestellten Ver-

stoß zu ahnen. Hierbei handelt es sich um eine Maßnahme, die dem repressiven Bereich der Geschwindigkeitsüberwachung zuzuordnen ist.

Um sicherzustellen, dass die zunächst zu präventiven Zwecken erhobenen Daten im Falle eines festgestellten Verstoßes auch zu repressiven Zwecken weiterverarbeitet werden dürfen, ist der Gesetzentwurf um eine entsprechende Befugnis zu ergänzen. Die bisherigen Regelungen des LVwG zur Datenweiterverarbeitung sind insoweit nicht ausreichend.

gez. Kathrin Bockey