

Wirtschaftsausschuss des
Schleswig-Holsteinischen Landtags
Vorsitzender Christopher Vogt
Düsternbrooker Weg 70
2410 Kiel

per Mail: wirtschaftsausschuss@landtag.ltsh.de

Holstenstraße 98
24103 Kiel
Tel.: 0431 988-1200
Fax: 0431 988-1223
Ansprechpartner/in:
Herr Dr. Weichert
Durchwahl: 988-1200
Aktenzeichen:
LD -37.03/01.015

Kiel, 5. Juni 2015

Stellungnahme zum Antrag der Fraktionen von FDP und PIRATEN "Kein Eingriff in die informationelle Selbstbestimmung der Bürgerinnen und Bürger durch 'Section Control' auf unseren Straßen", LT-Drs. 18/2694 (neu)

Ihr Schreiben vom 22.05.2015, L 214

Sehr geehrter Herr Vorsitzender Vogt,
sehr geehrter Herr Wagner,
sehr geehrte Damen und Herren Abgeordnete,

der Einladung zur mündlichen Anhörung zum im Betreff genannten Thema am Mittwoch, den 10 Juni 2015, im Landtag folge ich gerne. Ergänzend nehme ich wie folgt schriftlich Stellung:

Der Antrag spricht sich gegen eine „systematische, verdachtsunabhängige Erfassung des Fahrzeugverkehrs für Zweck der Geschwindigkeitskontrolle“ aus und fordert die Landesregierung auf, „Section Control“-Technologie auf Straßen in Schleswig-Holstein nicht einzusetzen und sich auf Bundesebene gegen ihre Zulassung einzusetzen.

Bei Section Control erfolgt **systematisch und verdachtsunabhängig** eine Erfassung von eindeutigen Kraftfahrzeug- (Kfz-) Identifikatoren, z. B. des Kfz-Kennzeichens, zu Beginn und am Ende einer Kontrollstrecke. Die Daten werden einander zugeordnet, und aus dem Zeitabstand und der zurückgelegten Strecke wird eine Durchschnittsgeschwindigkeit berechnet. Liegt diese über der zugelassenen Höchstgeschwindigkeit, so werden weitergehende Identifizierungsmaßnahmen (Erfassung Kfz-Kennzeichens im Klartext und des verantwortlichen Fahrzeugführenden per Foto) vorgenommen und die straßenverkehrsrechtlich vorgesehenen Sanktionsverfahren, i. d. R. Bußgeldverfahren, durchgeführt. Mit der Section-Control-Methode soll erreicht werden, dass Kfz nicht nur am Ort einer „Radarfalle“ die Geschwindigkeitsvorgaben beachten, sondern auf der gesamten kontrollierten Strecke.

Der Einsatz dieser Methode wurde in Schleswig-Holstein anlässlich des baulichen Schutzes der **Rader Hochbrücke** auf der A 7 in die Diskussion gebracht, um während der gesamten Nutzung der Brücke die Kfz, insbesondere Lastkraftwagen, zu einer schonenden Fahrweise zu veranlassen.

Gemäß der Rechtsprechung des BVerfG löst eine Datenverarbeitung einen **Grundrechts-eingriff** erst aus, wenn bei einer Gesamtbetrachtung von Überwachungs- und Verwendungszweck eine Persönlichkeitsverletzung technisch ermöglicht wird. Erfolgt eine Erfassung von Daten, die umgehend wieder spurlos, anonym und ohne die Möglichkeit, einen Personenbezug herzustellen, ausgesondert werden, so liegt hiernach kein Eingriff vor (BVerfGE 120, 399; 100, 366; 107, 328, 115, 343, vgl. BVerwG, U. v. 22.10.2014, 6 C 7.13). Erfolgt jedoch zwischen Erfassung und Löschung mehr als eine kurzzeitige Speicherung und mehr als ein reiner Abgleich mit einer Referenzdatei, werden die Daten also in eine komplexere Verarbeitungsstruktur einbezogen, so ist ein Eingriff gegeben, auch wenn diese Verarbeitung in einem technischen geschlossenen System und nur für eine minimale Zeitspanne erfolgt. Dies ist bei Section Control der Fall.

Das Bundesverfassungsgericht (BVerfG) hat mit Beschluss vom 05.07.2010 (2 BvR 759/10) festgestellt, dass es für die mit Hilfe einer sog. **Radarfalle** vorgenommenen Geschwindigkeitskontrolle in § 100h Abs. 1 S. 1 Nr. 1 StPO i. V. m. § 46 Abs. 1 OWiG eine gesetzliche Grundlage gibt, die in verfassungsrechtlich nicht zu beanstandender Weise das Recht auf informationelle Selbstbestimmung beschränkt. Grundlage für die Entscheidung war, dass schon bei Erstellen eines Fahrerbildes als Frontfoto ein Anfangsverdacht einer Verkehrsordnungswidrigkeit vorliegt, selbst wenn dies ausschließlich technisch und verdeckt, also mit hoher Eingriffsintensität, erfolgt.

Mit Urteil vom 02.03.2010 (1 BvR 256/08 u. a., NJW 2010, 833) hat das BVerfG festgestellt, dass eine **anlasslose Verarbeitung von personenbeziehbaren Daten** nicht schlechthin mit dem verfassungsrechtlich garantierten Grundrechtsschutz unvereinbar ist. Es bedarf hierfür aber einer gesetzlichen Grundlage. Der Grundsatz der Verhältnismäßigkeit verlangt, dass derartige Maßnahmen hinsichtlich Datensicherheit, Datenverwendung, Transparenz und Rechtsschutz normenklar geregelt werden.

Bei Section Control handelt es sich um eine personenbeziehbare Datenverarbeitung, bei der die jeweiligen zuordenbaren Datensätze zumindest für die Dauer des Befahrens der Kontrollstrecke aufbewahrt werden müssen. Hierbei handelt es sich um einen Grundrechtseingriff, für den es einer **normenklaren und verhältnismäßigen gesetzlichen Grundlage** bedürfte. Die bestehenden gesetzlichen Regelungen genügen hierfür nicht.

Der **Österreichische Verfassungsgerichtshof** (ÖVerfGH) hat im Juni 2007 über Section Control verfassungsrechtlich befunden. Danach ist diese Maßnahme nicht schlichtweg verfassungswidrig. Allerdings bedürfe es einer konkretisierenden Regelung, wobei auf die konkrete Gefährlichkeit der betroffenen Wegstrecke und somit auf den Zweck der Datenerfassung besonders Bezug genommen wird. Der ÖVerfGH bestätigte, dass bei der Maßnahme personenbeziehbare Daten verarbeitet werden, die, falls keine Geschwindigkeitsüberschreitung festgestellt wurde, unverzüglich zu löschen seien. Der direkte Personenbezug dürfe nur hergestellt werden, wenn tatsächlich eine Geschwindigkeitsüberschreitung festgestellt wurde. Der Normgeber hat auf diese Rechtsprechung zeitnah reagiert und neue rechtliche

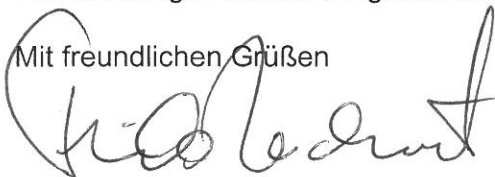
Grundlagen geschaffen, so dass in Österreich heute Section Control rechtmäßig durchgeführt werden kann.

Nachdem im November 2014 über Presseberichte bekannt wurde, dass das Ministerium für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr **Schleswig-Holstein** erwägt, zur Sicherstellung der Standfestigkeit der Konstruktion der Rader Hochbrücke Section Control einzusetzen, wies das ULD mit Schreiben vom 03.12.2014 darauf hin, dass für eine derartige Maßnahme derzeit in Deutschland und in Schleswig-Holstein keine Rechtsgrundlage besteht. Bei einem Gespräch am 19.01.2015 wurden die rechtlichen und faktischen Probleme des Gebäudeschutzes und der Geschwindigkeitskontrolle bei der Rader Hochbrücke erörtert. Angesichts des Fehlens einer gesetzlichen Grundlage wurde von ministerieller Seite deutlich gemacht, dass aktuell und konkret kein Section Control durchgeführt oder vorbereitet werden wird. Hinsichtlich einer etwaigen Schaffung gesetzlicher Grundlagen bestand Einigkeit, dass insofern zunächst der Bund in der Pflicht sei. Erwogen wurde aber auch, inwieweit im Rahmen der Zuständigkeit des Landes für die Gefahrenabwehr bei entsprechenden konkreten Zwecken daneben eine Gesetzgebungskompetenz des Landes vorliegen könne. Das ULD und das Ministerium verständigten sich darauf, dass kurzfristig die Sicherstellung des Einhaltens von Höchstgeschwindigkeiten durch hintereinander installierte stationäre Radarfallen möglich ist. Es wurde vereinbart, dass bei weiteren ministeriellen Planungen das ULD erneut einbezogen wird.

Sollte eine **gesetzliche Regelung von Section Control** beabsichtigt sein, so ist aus Sicht des ULD zu beachten, dass die Anwendungsfälle auf bestimmte Gefahrenlagen bzw. Orte und Zwecke beschränkt werden. Die Datenverarbeitung mit Erfassung, Abgleich und Ergebnisauswertung hat abgeschottet zu erfolgen. Für die Identifikation der Kfz sollten nicht sprechende Merkmale (also z. B. Hashwerte, die nicht über den Kontext der aktuellen Session hinaus verkettbar sind) genutzt werden. Bei Nicht-Überschreiten der Höchstgeschwindigkeit muss die sofortige rückstandsfreie Datenlöschung rechtlich und technisch gewährleistet werden. Die Maßnahme sollte offen und nicht verdeckt erfolgen. D. h. die Maßnahme sollte durch entsprechende Beschilderung angekündigt werden.

Für Rückfragen stehen wir gerne zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen



Thilo Weichert