

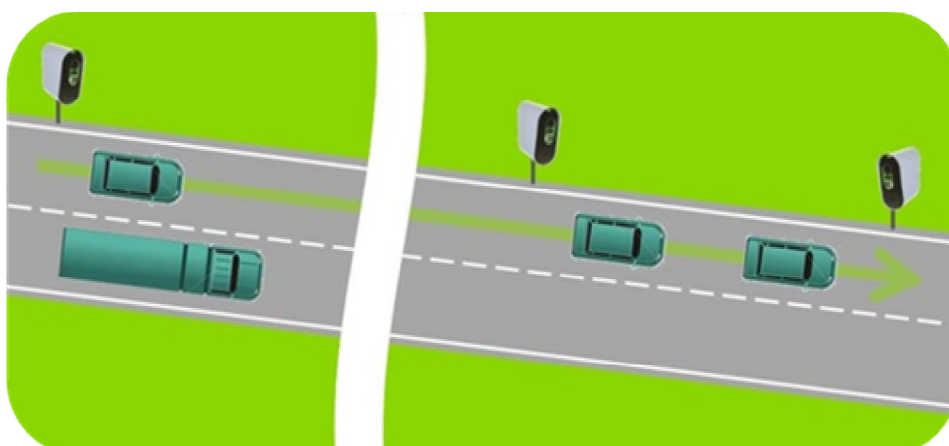


Sachstandsbericht

Stand 10.09.2014

Verkehrsüberwachung durch Abschnittskontrolle

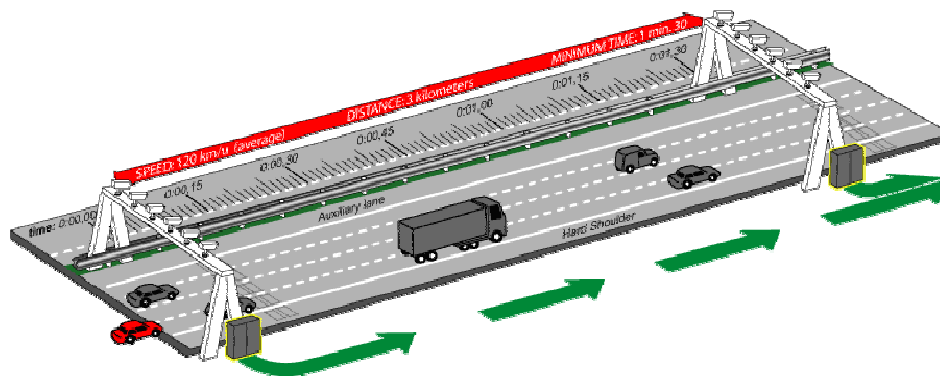
- Pilotprojekt in Niedersachsen -





Die Abschnittskontrolle

Sie bezeichnet ein System zur Überwachung der Geschwindigkeiten im Straßenverkehr, bei dem nicht die Geschwindigkeit an einem bestimmten Punkt gemessen wird, sondern die Durchschnittsgeschwindigkeit über eine längere Strecke.



Die Ausgangslage

Zentraler Bestandteil der Verkehrssicherheitsstrategie der niedersächsischen Polizei im Rahmen ihrer Verkehrssicherheitsinitiative (VSI) 2020 ist die Überwachung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit, die nachweislich einen erheblichen Einfluss auf die Abnahme von Unfallhäufigkeit und -schwere hat.

Für längere Straßenabschnitte mit einer signifikanten Häufung schwerer, geschwindigkeitsbedingter Unfälle ist die punktuelle Überwachung jedoch nur bedingt geeignet, da die Unfälle sich häufig auf einem mehrere Kilometer langen Streckenabschnitt verteilen. In der Konsequenz müssten mehrere stationäre oder mobile Überwachungsgeräte positioniert werden.

Für längere Straßenabschnitte steht inzwischen jedoch eine Technik zur Verfügung, aus der sich eine gleichmäßige unfallpräventive Fahrweise ergibt: die sog. Abschnittüberwachung der Geschwindigkeiten (umgangssprachlich „Section Control“); sie misst das Durchschnittstempo sämtlicher Fahrzeuge auf einer Wegstrecke.

Auf der Basis der „Hecksilhouettenerfassung“ aller Fahrzeuge durch digitale Kameras wird ein vollautomatischer Abgleich der Aufnahmen zu Beginn und am Ende des überwachten Abschnitts vorgenommen. Liegt die Durchschnittsgeschwindigkeit (zuzüglich einer Toleranz) über der auf dieser Strecke zulässigen Höchstgeschwindigkeit, werden die Daten einschl. des



Frontfotos des verantwortlichen Fahrzeugführers elektronisch an die Bußgeldbehörde übermittelt. Alle anderen Aufnahmen werden sofort automatisch gelöscht.

Die Historie zur Abschnittskontrolle

In mehreren europäischen Ländern befinden sich, mitunter bereits seit über 10 Jahren, diverse Abschnittskontrollanlagen in Betrieb und deren Erfahrungen zeigen bisher durchgängig positive Wirkungen auf die Verkehrssicherheit. So wurden in den Niederlanden nach Installation des Systems an einer Autobahn im Jahre 2002 in der Summe nur noch 0,5 Prozent Geschwindigkeitsübertretungen registriert. Die Zahl der Verkehrsunfälle sank dort um 47 Prozent. Das erste System dieser Art wurde in den Niederlanden bereits 1994 durch die Firma GATSO (deutsche Niederlassung in Hilden, NRW) als „Trajectcontrole“ realisiert.

In Österreich sind seit dem Jahr 2003 vier Anlagen in Tunneln und auf alpinen Abschnitten (stationär und semistationär) im Einsatz. Seitdem liegt die Zahl der Geschwindigkeitsverstöße unter einem Prozent.

Die Akzeptanz in der Bevölkerung für eine solche Art der Verkehrsüberwachung ist hoch. Der 47. Deutsche Verkehrsgerichtstag (VGT) hat sich daher im Jahr 2009 im Arbeitskreis V mehrheitlich für die Durchführung eines Modellversuchs in einem Bundesland ausgesprochen. Zu diesem Zweck hat der VGT den Gesetzgeber aufgefordert, die erforderlichen Rechtsgrundlagen zu schaffen. Denn nach der geltenden Rechtslage stelle diese Art der Überwachung einen Eingriff in das Grundrecht auf „informationelle Selbstbestimmung“ dar.

Der VGT hat die Durchführung eines Modellversuchs seinerzeit an folgender Kriterien gebunden:

- „Section Control“ soll nur an Unfallhäufungsstrecken zulässig sein,
- die erhobenen Daten dürfen ausschließlich für die Geschwindigkeitsüberwachung verwendet werden; eine Verknüpfung mit anderen Registern oder gespeicherten Daten ist unzulässig,
- es ist technisch sicher zu stellen, dass Daten zu Fahrzeugen, mit denen die Geschwindigkeit nicht überschritten worden ist, nach Abschluss der Messung sofort automatisch und spurenlos gelöscht werden; Zugriffe auf die Daten während der Messung sind auszuschließen und
- der überwachte Streckenabschnitt soll mit gut sichtbarem Hinweisschild angekündigt werden.

Vor dem Hintergrund der Empfehlungen des VGT hat der Deutsche Verkehrssicherheitsrat (DVR) im Jahr 2010 einen Vorstandsbeschluss „Abschnittsbezogene



Geschwindigkeitsüberwachung (Section Control)“ gefasst und ist nach Vorabinformation des Bundesverkehrsministeriums (BMVI) auf die Bundesländer zugegangen.

Im Ergebnis stellte sich der Sachstand seitdem – trotz positiver Interessenbekundungen der Akteure – nach wie vor unverändert dar; bisher hatte kein Bundesland eine „Abschnittskontrolle“ realisiert, auch nicht versuchsweise. Die Hinderungsgründe hierzu lagen vordergründig in der Anforderung des Datenschutzes in rechtlicher und technischer Hinsicht und des in dem Zusammenhang unzureichenden Vorhandenseins einer Eingriffsbefugnisnorm.

Das Verfahren in Niedersachsen

Niedersachsen hat sich jüngst mit den Anforderungen auseinandergesetzt und kommt zu dem Ergebnis:

Der gegenwärtige technische Stand der Entwicklung der Überwachungsanlagen lässt nach dem geltenden Recht die Durchführung eines Pilotprojektes zu.

Der Landesbeauftragte für den Datenschutz Niedersachsen folgt den bisherigen Bewertungen und ist an der Umsetzung des Pilotvorhabens weiterhin beteiligt.

Der Niedersächsische Minister für Inneres und Sport Boris Pistorius hat am 01. September 2014 erstmalig die Medien und die Öffentlichkeit über diesen Sachstand informiert.

Niedersachsen stimmt sich gegenwärtig mit einer Vielzahl weiterer Beteiligter ab. Dazu gehört auch die Festlegung eines Streckenabschnittes im Sinne der Forderung des VGT, um dort zu einer Reduzierung des hohen Unfallaufkommens und dessen schweren Folgen beizutragen.

Eine Inbetriebnahme der Anlage zu Beginn des neuen Jahres wird dabei angestrebt, mit einem sich anschließenden Projektzeitraum von 18 Monaten.

Vor dem Hintergrund des in Niedersachsen bestehenden Unfalllagebildes (rund 2/3 aller VU mit Todesfolge werden in Nds. auf „Außerortsstrecken“ verzeichnet) ist die Installation der Pilotanlage auf einem Streckenbereich außerhalb geschlossener Ortschaften (nicht BAB) vorgesehen.

Das Pilotprojekt wird in seiner Gesamtheit eine wissenschaftliche Begleitung und Evaluation erfahren, auch hierzu erfolgen gegenwärtig die erforderlichen Abstimmungen.



Eine fortgesetzte Unterrichtung der Länder über den aktuellen Verfahrensstand des Pilotvorhabens wird von Niedersachsen gewährleistet, in erster Linie über das Fachgremium der Arbeitsgemeinschaft Verkehrspolizeilicher Angelegenheiten.

Die Vorteile und der Nutzen des Verfahrens

Das Messsystem sorgt im Gegensatz zu derzeit eingesetzter, punktuell wirkender Überwachungstechnik für die Einhaltung der vorgeschriebenen Geschwindigkeit in dem gesamten definierten Streckenabschnitt, wodurch die Verkehrssicherheit in Gefahrenbereichen, z.B. an Unfallhäufungsstrecken, in Tunnelanlagen oder in Baustellenbereichen wirksam und nachweislich erhöht wird.

Das oft gefahrenträchtige Abbremsen im Bereich stationärer oder semistationärer Punktmessungen sowie die anschließende Beschleunigung wird bei Abschnittskontrollen nicht zu beobachten sein.

Die Abschnittskontrolle wird von den Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmern als gerechtere Methode akzeptiert, da jede Fahrzeuggeschwindigkeit streckenbezogen gemessen und nur die durchschnittliche Überschreitung verfolgt wird. Ein kurzzeitiges Abbremsen im Messbereich einer herkömmlichen Punktmessung zur Vermeidung eines erfassbaren Verstoßes macht bei der Abschnittskontrolle keinen Sinn. Stattdessen können kurzzeitig unbeabsichtigte Geschwindigkeitsüberschreitungen im Abschnittsbereich ausgeglichen werden.

Die allgemeine Akzeptanz der Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer führt zu einer spürbaren Harmonisierung des Verkehrsflusses, wodurch neben einer Erhöhung der Verkehrssicherheit auch eine Reduzierung von Emissionen erreicht wird.