

Antrag

der Abg. Dietmar Bachmann u. a. FDP/DVP

und

Stellungnahme

des Innenministeriums

Langstreckenradarkontrolle

Antrag

Der Landtag wolle beschließen,
die Landesregierung zu ersuchen
zu berichten,

1. welche Erkenntnisse der 47. Verkehrsgerichtstag in Goslar zu dem Thema „Langstreckenradarkontrolle“ geliefert hat und wie sie diese bewertet;
2. ob sie die Einführung oder die Durchführung von Pilotprojekten mit einer Langstreckenradarkontrolle „Section Control“ im Land Baden-Württemberg beabsichtigt;
3. ob und wenn ja, welche datenschutzrechtlichen Bedenken im Hinblick auf den Einsatz dieser Langstreckenradarkontrollen bestehen;
4. wie diesen datenschutzrechtlichen Bedenken nach ihrer Ansicht begegnet werden kann;
5. welche sonstigen Vor- und Nachteile der Einsatz dieser Art der Geschwindigkeitsüberwachung mit sich bringt;
6. wie sie – sollte sie die Einführung dieser Geschwindigkeitskontrolle befürworten – die durch das systembedingte Fehlen eines Lichtbilds bedingte Einführung einer Halterhaftung beurteilt.

30. 01. 2009

Bachmann, Kluck, Dr. Bullinger,
Theurer, Berroth FDP/DVP

Eingegangen: 30. 01. 2009 / Ausgegeben: 24. 02. 2009

1

Begründung

In den Niederlanden, in Großbritannien und dem Nachbarland Österreich ist seit einiger Zeit die Langstreckenradarkontrolle „Section Control“ im Einsatz, die die Durchschnittsgeschwindigkeit über eine längere Strecke hinweg misst, indem zu Beginn und am Ende der Strecke die Fahrzeuge erfasst werden und die Fahrzeit per elektronischer Stoppuhr gemessen wird. Einige Vorteile sind dieser Art der Geschwindigkeitsmessung nicht abzusprechen; es bestehen jedoch neben der Gefahr der Einführung einer Halterhaftung auch gravierende datenschutzrechtliche Bedenken gegen den Einsatz des Systems.

Stellungnahme

Mit Schreiben vom 18. Februar 2009 Nr. 3–1132.1–1/195 nimmt das Innenministerium zu dem Antrag wie folgt Stellung:

1. welche Erkenntnisse der 47. Verkehrsgerichtstag in Goslar zu dem Thema „Langstreckenradarkontrolle“ geliefert hat und wie sie diese bewertet;

Zu 1.:

Ausgehend von der wissenschaftlichen Erkenntnis, dass die bisher durchgeführten Maßnahmen zur Überwachung der Geschwindigkeit mit ortsfester oder mobiler Kontrolltechnik nur punktuelle Wirksamkeit erzielen, wurde in Österreich seit 2003 ein Verfahren erprobt und zwischenzeitlich an verschiedenen Standorten eingesetzt, bei dem die Geschwindigkeitsüberwachung streckenbezogen erfolgt („Section Control“). Dazu werden Fahrzeuge zu Beginn einer definierten Messstrecke mittels automatisierter Videoaufzeichnung und Laserscanning erfasst (Fahrzeug, Kennzeichen) und diese Daten an eine zentrale Rechneinheit übermittelt. Am Ende der Messstrecke (nach ca. 3 bis 5 km) erfolgt eine erneute Erfassung dieser Daten. Durch einfache Weg-Zeit-Berechnung wird die Durchschnittsgeschwindigkeit ermittelt. Die Daten der Fahrzeuge, die die vorgegebene Geschwindigkeitsbeschränkung nicht überschritten haben, werden unmittelbar nach dieser Auswertung automatisch gelöscht. Daten von Fahrzeugen, die nach dieser Auswertung einen Verstoß begangen haben, werden zur weiteren Bearbeitung gespeichert bzw. direkt an eine Bußgeldbehörde zur Ahndung übermittelt. Nach erfolgreichen Versuchen wird das System auch in anderen europäischen Ländern eingesetzt (Niederlande, Großbritannien, Italien). Während der Diskussion innerhalb des Arbeitskreises V des 47. Verkehrsgerichtstags 2009 in Goslar wurde von einem österreichischen Vertreter dargelegt, dass nach Einführung dieser Technik in Wien die Zahl der Verkehrsunfälle auf dem überwachten Streckenabschnitt um ca. 40 Prozent zurückgegangen sei. Eine dort durchgeführte Evaluationsstudie ergab, dass die eingesparten Unfall- und Emissionskosten die Kosten für Investitionen und Wartung um den Faktor 5,3 übersteigen. Vertreter aus Wissenschaft und Forschung äußerten übereinstimmend die Vermutung, dass ähnliche Effekte auch bei einer Einführung in Deutschland auftreten könnten und befürworteten deshalb einen Pilotversuch. Ausgehend von diesen Erkenntnissen könnte nach Auffassung der Landesregierung das Verfahren für Strecken mit erhöhtem Unfallrisiko ein geeignetes Mittel sein, um die Unfallzahlen zu senken.

2. ob sie die Einführung oder die Durchführung von Pilotprojekten mit einer Langstreckenradarkontrolle „Section Control“ im Land Baden-Württemberg beabsichtigt;

Zu 2.:

Die Landesregierung steht einer versuchsweisen Einführung von „Section Control“ offen gegenüber und prüft die Realisierbarkeit auf Basis der Empfehlungen des 47. Verkehrsgerichtstags 2009 in Goslar.

3. ob und wenn ja, welche datenschutzrechtlichen Bedenken im Hinblick auf den Einsatz dieser Langstreckenradarkontrollen bestehen;

4. wie diesen datenschutzrechtlichen Bedenken nach ihrer Ansicht begegnet werden kann;

Zu 3. und 4.:

Für eine streckenbezogene Geschwindigkeitsüberwachung besteht derzeit keine Rechtsgrundlage. Die streckenbezogene Geschwindigkeitsüberwachung erfordert bereits an der ersten Messstelle die Erhebung personenbezogener Daten, da zumindest die Fahrzeugkennzeichen erfasst werden müssen. Zu diesem Zeitpunkt liegt regelmäßig noch kein Anfangsverdacht hinsichtlich einer begangenen Ordnungswidrigkeit vor. Bei Schaffung einer entsprechenden Befugnis müsste die Möglichkeit einer streckenbezogenen Geschwindigkeitsüberwachung aus Gründen der Verhältnismäßigkeit in geeigneter Weise begrenzt werden. Denkbar wäre zum Beispiel, die Überwachung nur an Unfallhäufungstrecken zuzulassen.

5. welche sonstigen Vor- und Nachteile der Einsatz dieser Art der Geschwindigkeitsüberwachung mit sich bringt;

Zu 5.:

Eine abschließende Beurteilung von Vor- und Nachteilen kann aufgrund der bislang vorliegenden Erkenntnisse nicht vorgenommen werden. Hierzu müsste wie vorgeschlagen ein wissenschaftlich begleiteter Pilotversuch stattfinden, der diese Beurteilung dann zulässt.

6. wie sie – sollte sie die Einführung dieser Geschwindigkeitskontrolle befürworten – die durch das systembedingte Fehlen eines Lichtbilds bedingte Einführung einer Halterhaftung beurteilt.

Zu 6.:

Die streckenbezogene Geschwindigkeitsüberwachung erfordert nicht die Einführung einer Halterhaftung, da die Fertigung von Lichtbildern technisch möglich ist. Bund und Länder haben sich in den letzten Jahren bereits intensiv mit der Frage der Einführung einer Halterhaftung für den fließenden Verkehr befasst und sind dabei zu dem Ergebnis gekommen, dass gegen eine solche Einführung verfassungsrechtliche Bedenken bestehen.

Rech

Innenminister