Landtag von Baden-Württemberg **Drucksache 18 / 705**

18. Wahlperiode **16.10.2026**

Antrag

der Abg. Artur Eichin, Silke Gericke u. a. GRÜNE

und

Stellungnahme

des Ministeriums für Verkehr

Vision Zero – Kamerabasierte und automatisierte Technologien für eine effizientere Verkehrsüberwachung in Baden-Württemberg

Antrag

Der Landtag wolle beschließen,

die Landesregierung zu ersuchen

zu berichten,

1. welche kamerabasierten, automatisierten oder digital unterstützten Technologien zur Verkehrsüberwachung in Baden-Württemberg derzeit eingesetzt werden, jeweils unter Angabe des Einsatzzwecks, des Umfangs und der bisherigen Erfahrungen;

2. welche weiteren kamerabasierten, automatisierten oder digital unterstützten Technologien zur Verkehrsüberwachung derzeit erprobt, vorbereitet oder hinsichtlich eines möglichen Einsatzes geprüft werden und welche konkreten Schritte zur Einführung geeigneter Verfahren vorgesehen sind;

3. wie sie den Einsatz sogenannter Handy-Blitzer – beziehungsweise MONOcam-Systeme – zur Erkennung der verbotswidrigen Nutzung elektronischer Geräte (Mobiltelefone etc.) am Steuer vor dem Hintergrund der Erfahrungen in Rheinland-Pfalz bewertet (unter Darstellung, welche Schlussfolgerungen sie daraus für Baden-Württemberg zieht);

4. wie sie den Einsatz von Multifunktionsblitzern zur Erkennung diverser verbotswidriger Verhaltensweisen (Nutzung von Mobiltelefonen, nicht angelegter Sicherheitsgurt, zu geringer Sicherheitsabstand etc.) bewertet, wie er in anderen europäischen Staaten (z. B. Frankreich als „radars comportementaux“) schon üblich ist (unter Darstellung, welche Schlussfolgerungen sie daraus für Baden-Württemberg zieht);

5. welche rechtlichen, datenschutzrechtlichen, technischen und organisatorischen Voraussetzungen für die Erprobung und den Einsatz von Handy-Blitzern sowie Multifunktionsblitzern in Baden-Württemberg bzw. im Bund geschaffen werden müssen (unter Darstellung, bis wann sie die im Koalitionsvertrag vereinbarte Prüfung abschließen sowie über weitere Umsetzungsschritte entscheiden will);

Eingegangen: 16.10.2026 / Ausgegeben: 17.11.2026

Drucksachen und Plenarprotokolle sind im Internet abrufbar unter: www.landtag-bw.de/Dokumente

Der Landtag druckt auf Recyclingpapier, ausgezeichnet mit dem Umweltzeichen „Der Blaue Engel“.

6. welche Erkenntnisse ihr zum Einsatz der abschnittsbezogenen Geschwindigkeitskontrolle („Section Control“) in Niedersachsen und im europäischen Ausland, insbesondere im österreichischen Pfändertunnel, vorliegen (unter Darstellung, welche Möglichkeiten sie für den Einsatz auf geeigneten Streckenabschnitten in Baden-Württemberg sieht);

7. welche rechtlichen, datenschutzrechtlichen, technischen und organisatorischen Voraussetzungen für die Einführung einer abschnittsbezogenen Geschwindigkeitskontrolle in Baden-Württemberg bestehen (unter Darstellung, welche konkreten Schritte sie zur Ermöglichung eines Pilotbetriebs für erforderlich hält);

8. welche Ziele sie mit der drohnengestützten Kontrolle von Sicherheitsabständen auf Autobahnen in Baden-Württemberg verfolgt, insbesondere hinsichtlich der Zahl der Kontrollen, der festgestellten Verstöße, der Wirksamkeit, der Beweissicherheit und des personellen Aufwands;

9. wann die Erprobung der drohnengestützten Kontrolle von Sicherheitsabständen ausgewertet werden soll, und unter welchen Voraussetzungen sie beabsichtigt, das Verfahren dauerhaft einzusetzen sowie auf weitere geeignete Standorte und Anwendungsbereiche auszuweiten;

10. welche Kenntnisse sie über weitere kamerabasierte, automatisierte oder digital unterstützte Technologien zur Erkennung von Geschwindigkeits-, Abstands-, Rotlicht-, Überhol-, Ablenkungs- oder sonstigen sicherheitsrelevanten Verkehrsverstößen hat, die in Deutschland und anderen europäischen Staaten bereits eingesetzt oder erprobt werden (unter Darstellung welche dieser Verfahren sie für eine zeitnahe Erprobung oder einen Einsatz in Baden-Württemberg für geeignet hält).

16.10.2026

Eichin, Gericke, Evers, Haggenmüller,
Hentschel, Joukov, Katzenstein, Nüssle GRÜNE

Begründung

Die Vision Zero ist erklärtes Ziel der Landesregierung und bleibt der Maßstab für die Verkehrssicherheitsarbeit in Baden-Württemberg. Im Koalitionsvertrag 2026 bis 2031 ist vereinbart, den Einsatz kamerabasierter Technologien wie Handy-Blitzer zu prüfen, um die Verkehrssicherheit durch wirksame Kontrollen weiter zu verbessern. Die fortschreitende Digitalisierung eröffnet hierfür neue Möglichkeiten. Andere Bundesländer und europäische Staaten sammeln bereits Erfahrungen mit automatisierten Verfahren zur Erkennung von Verkehrsverstößen. Auch Baden-Württemberg geht mit der Erprobung drohnengestützter Abstandskontrollen erste Schritte. Diese Entwicklungen gilt es aufzugreifen, die gewonnenen Erkenntnisse auszuwerten und weitere Einsatzmöglichkeiten sorgfältig zu prüfen. Entscheidend ist, dass sich technische Entwicklungen auch in der Praxis bewähren, die Polizei und kommunale Ordnungsdienste bei ihrer Arbeit entlasten und zu einer wirksameren Verkehrsüberwachung beitragen.

Stellungnahme

Mit Schreiben vom 10. November 2026 Nr. VM4-0141.5-42/13/2 nimmt das Ministerium für Verkehr im Einvernehmen mit dem Ministerium des Inneren, für Digitalisierung und Europa zu dem Antrag wie folgt Stellung:

Der Landtag wolle beschließen,

die Landesregierung zu ersuchen

zu berichten,

1. welche kamerabasierten, automatisierten oder digital unterstützten Technologien zur Verkehrsüberwachung in Baden-Württemberg derzeit eingesetzt werden, jeweils unter Angabe des Einsatzzwecks, des Umfangs und der bisherigen Erfahrungen;

2. welche weiteren kamerabasierten, automatisierten oder digital unterstützten Technologien zur Verkehrsüberwachung derzeit erprobt, vorbereitet oder hinsichtlich eines möglichen Einsatzes geprüft werden und welche konkreten Schritte zur Einführung geeigneter Verfahren vorgesehen sind;

Zu den Ziffern 1 und 2 wird aufgrund des Sachzusammenhangs gemeinsam Stellung genommen.

Die Polizei Baden-Württemberg verfügt über ein breites Portfolio an Verkehrsüberwachungstechnik. Hierunter fällt insbesondere Verkehrsüberwachungstechnik, welche durch die Physikalisch-Technische Bundesanstalt zugelassen ist und im sogenannten standardisierten Messverfahren[1] betrieben werden kann. Im Sinne der Fragestellung wird nachfolgend auf die vorhandene Verkehrsüberwachungstechnik eingegangen, welche kamerabasiert, automatisiert oder digitalisiert unterstützt wird.

In der Geschwindigkeitsüberwachung setzt die Polizei Baden-Württemberg landesweit mobile sowie semistationäre Geschwindigkeitsgroßmessgeräte, zivile Videofahrzeuge und Laserhandmessgeräte ein. Darüber hinaus kommt auf der Bundesautobahn 8 eine stationäre Geschwindigkeitsmessanlage zum Einsatz.

Bei den mobil (im Stativbetrieb) und semistationär (sogenannte „Enforcement Trailer“) eingesetzten Geschwindigkeitsgroßmessgeräten erfolgt die Geschwindigkeitsüberwachung mit einem Laserscanner (LiDAR). Die Systeme erkennen nach der Eingabe entsprechender Grenzwerte eigenständig Geschwindigkeitsüberschreitungen, woraufhin Lichtbilder von den betroffenen Fahrzeugen und Fahrzeugführenden gefertigt werden.

Bei den zivilen Videofahrzeugen ermöglicht eine zugelassene und geeichte Weg-Zeit-Einblendung eine beweissichere Dokumentation des Fahrverhaltens. Die Weg-Zeit-Einblendungen gewährleisten die Bestimmung von Fahrgeschwindigkeiten und Abständen durch eine nachträgliche softwaregestützte Auswertung. Bei einem Fehlverhalten werden betroffene Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer einer Anhaltekontrolle unterzogen und unmittelbar mit den vorwerfbaren Tatbeständen konfrontiert.

Bei den Laserhandmessgeräten erfolgt die Geschwindigkeitsüberwachung laserbasiert. Die Systeme erkennen nach der Eingabe entsprechender Grenzwerte eigenständig Geschwindigkeitsüberschreitungen und kennzeichnen diese durch ein akustisches Signal. Betroffene Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer werden daraufhin einer Anhaltekontrolle unterzogen und unmittelbar mit der vorwerfbaren Geschwindigkeitsüberschreitung konfrontiert. Eine Bilddokumentation erfolgt hier nicht.

Die stationäre Geschwindigkeitsmessanlagen auf der Bundesautobahn 8 verfügen über eine Anbindung an die jeweils vorgelagerte Wechselzeichenverkehrsanlage, welche die aktuell zulässige Höchstgeschwindigkeit digital an die Messanlage übermittelt. Geschwindigkeitsüberschreitungen werden beim Überfahren von in der Fahrbahndecke eingelassenen Piezosensoren festgestellt, woraufhin

[1] Ein standardisiertes Messverfahren ist nach der Rechtsprechung des Bundesgerichtshofs ein durch Normen vereinheitlichtes technisches Verfahren, bei dem unter gleichen Voraussetzungen gleiche Ergebnisse zu erwarten sind.

automatisiert Lichtbilder von den betroffenen Fahrzeugen und Fahrzeugführerinnen und Fahrzeugführern gefertigt werden.

In der Abstandsüberwachung kommen landesweit kamerabasierte Verkehrskontrollsysteme an speziell dafür eingerichteten Messstellen auf Bundesautobahnen sowie Videofahrzeuge zum Einsatz. Die Abstands- und Geschwindigkeitsüberwachung erfolgt hier videounterstützt. Die Erkennung von Verdachtsfällen erfolgt durch eine fotogrammetrische Bildanalyse. Jeder Verdachtsfall muss anschließend verifiziert und der konkrete Tatvorwurf durch eine Auswertung ermittelt werden.

Der Einsatz der vorgenannten Systeme in der Verkehrsüberwachung hat sich zur nachhaltigen Bekämpfung der Hauptursachen schwerer Verkehrsunfälle bewährt.

Zusätzlich verwendet die Polizei Baden-Württemberg außerhalb des standardisierten Messverfahrens auch allgemeine Kameratechnik. So werden flächendeckend Dienstfahrzeuge mit Dash-Cam-Systemen bei den Verkehrspolizeien eingesetzt, mit denen beispielsweise die Bildung der Rettungsgasse überwacht, aber auch weitere Verkehrsverstöße beweissicher dokumentiert werden können. Darüber hinaus wird bei der Polizei Baden-Württemberg derzeit ein Verfahren zur Abstandsüberwachung mittels Drohnen erprobt. Da es sich hierbei um keine spezielle Verkehrsüberwachungstechnik im Sinne der Fragestellung handelt, wird diesbezüglich auf die Stellungnahmen zu den Ziffern 8 und 9 verwiesen.

Im Bereich der kommunalen Verkehrsüberwachung kommen insbesondere stationäre, mobile und semistationäre Geschwindigkeitsmessanlagen sowie Anlagen zur Überwachung von Rotlichtverstößen zum Einsatz. Diese dienen der Feststellung und beweissicheren Dokumentation entsprechender Verkehrsordnungswidrigkeiten. Art und Umfang des Einsatzes richten sich nach den örtlichen Gegebenheiten und den Entscheidungen der jeweils zuständigen Behörden. Diese entscheiden in eigener Zuständigkeit, welche Messmethode an welchen Stellen geeignet ist. Die Funktionsweise der eingesetzten Geräte entspricht im Wesentlichen den oben dargelegten Geräten, sodass auf diese Angaben verwiesen wird.

Darüber hinausgehende Erprobungen von Systemen im Sinne der Fragestellung erfolgen derzeit nicht.

3. *wie sie den Einsatz sogenannter Handy-Blitzer – beziehungsweise MONOcam-Systeme – zur Erkennung der verbotswidrigen Nutzung elektronischer Geräte (Mobiltelefone etc.) am Steuer vor dem Hintergrund der Erfahrungen in Rheinland-Pfalz bewertet (unter Darstellung, welche Schlussfolgerungen sie daraus für Baden-Württemberg zieht);*

4. *wie sie den Einsatz von Multifunktionsblitzern zur Erkennung diverser verbotswidriger Verhaltensweisen (Nutzung von Mobiltelefonen, nicht angelegter Sicherheitsgurt, zu geringer Sicherheitsabstand etc.) bewertet, wie er in anderen europäischen Staaten (z. B. Frankreich als „radars comportementaux“) schon üblich ist (unter Darstellung, welche Schlussfolgerungen sie daraus für Baden-Württemberg zieht);*

5. *welche rechtlichen, datenschutzrechtlichen, technischen und organisatorischen Voraussetzungen für die Erprobung und den Einsatz von Handy-Blitzern sowie Multifunktionsblitzern in Baden-Württemberg bzw. im Bund geschaffen werden müssen (unter Darstellung, bis wann sie die im Koalitionsvertrag vereinbarte Prüfung abschließen sowie über weitere Umsetzungsschritte entscheiden will);*

Zu den Ziffern 3, 4 und 5 wird aufgrund des Sachzusammenhangens gemeinsam Stellung genommen.

Bei Handy-Blitzern beziehungsweise der sogenannten MONOcam handelt es sich um spezielle Verkehrsüberwachungstechnik zur automatisierten Erkennung von Ablenkungsverstößen. Multifunktionsblitzer sind darüber hinaus in der Lage, weitere verbotswidrige Verhaltensweisen zu erkennen. Beide Technologien erscheinen geeignet, insbesondere die Unfallursache Ablenkung zielgerichtet zu bekämpfen und damit einen wertvollen Beitrag zur Erhöhung der Verkehrssicherheit zu leisten.

Aufgrund ihrer Funktionsweise erscheint für den Einsatz beider Systeme eine gesonderte Rechtsgrundlage erforderlich, welche in Baden-Württemberg bislang nicht existiert. Im Zuge der im Koalitionsvertrag der die Landesregierung tragenden Parteien vereinbarten Prüfung des Einsatzes von Handy-Blitzern kommt also insbesondere der rechtlichen Betrachtung eine zentrale Bedeutung zu. Vor diesem Hintergrund beobachtet Baden-Württemberg die Entwicklung in Rheinland-Pfalz in Zusammenhang mit der sogenannten MONOcam und steht durch die Arbeitsgemeinschaft Verkehrspolizeiliche Angelegenheiten der Innenministerkonferenz im engen Austausch mit Rheinland-Pfalz und den übrigen Ländern. Von den weiteren Erfahrungen werden Erkenntnisse für Baden-Württemberg erwartet, die für die Prüfung der rechtlichen Grundlagen gewinnbringend sein können. Eine Aussage, bis wann die Prüfung abgeschlossen sein wird, kann derzeit noch nicht getroffen werden.

Eine Prüfung des Einsatzes von Multifunktionsblitzern erscheint erst dann angezeigt, wenn ein entsprechendes System über eine Zulassung durch die Physikalisch-Technische Bundesanstalt verfügt und damit in Deutschland eingesetzt werden kann.

Ablenkung ist eine der häufigsten Unfallursachen in Baden-Württemberg. Rund 13 Prozent der tödlichen Verkehrsunfälle sind darauf zurückzuführen. Realistisch muss von einer höheren Dunkelziffer ausgegangen werden, da das exakte Verhalten der am Unfall Beteiligten nicht immer eindeutig nachvollziehbar ist.

Eine repräsentative Erhebung der Allianz Deutschland AG zur Handynutzung ergab folgende Angaben über das eigene Verhalten: 65 Prozent der Befragten telefonieren am Steuer, 32 Prozent lesen während der Fahrt Textnachrichten, 26 Prozent schreiben während der Fahrt Textnachrichten und 22 Prozent nutzen ihr Handy für Musikstreaming, Games oder Surfen. Laut Studie bedeutet die Wegwendung der Fahrerinnen und Fahrer hin zu einer Gerätebedienung oder Anwendung eine rund 50-prozentige Erhöhung des Unfallrisikos. Dies unterstreicht die Relevanz des Themas.

Auch wenn landesseitige Lösungen weiterverfolgt werden, hätte eine bundeseinheitliche Lösung Vorteile: Hersteller müssen nicht unterschiedliche landesrechtliche Vorgaben beachten, sondern könnten sich auf einheitliche Vorgaben einstellen. Dies macht die Entwicklung der Systeme einfacher. Weiterhin bestünde ein größerer einheitlicher Markt, was den Unterhalt der Geräte vereinfachen würde.

So hat die Verkehrsministerkonferenz am 21./22. Oktober 2026 einen Beschluss gefasst. Darin wird der Bund gebeten, bundeseinheitliche und technikoffene Regelungen für moderne Verkehrsüberwachungssysteme wie MONOcam und Section Control zu schaffen, wobei bestehende landesgesetzliche Regelungen und föderale Gestaltungsspielräume berücksichtigt werden sollen.

6. welche Erkenntnisse ihr zum Einsatz der abschnittsbezogenen Geschwindigkeitskontrolle („Section Control“) in Niedersachsen und im europäischen Ausland, insbesondere im österreichischen Pfändertunnel, vorliegen (unter Darstellung, welche Möglichkeiten sie für den Einsatz auf geeigneten Streckenabschnitten in Baden-Württemberg sieht);

7. welche rechtlichen, datenschutzrechtlichen, technischen und organisatorischen Voraussetzungen für die Einführung einer abschnittsbezogenen Geschwindigkeitskontrolle in Baden-Württemberg bestehen (unter Darstellung, welche konkreten Schritte sie zur Ermöglichung eines Pilotbetriebs für erforderlich hält);

Zu den Ziffern 6 und 7 wird aufgrund des Sachzusammenhangs gemeinsam Stellung genommen.

Bei der abschnittsbezogenen Geschwindigkeitskontrolle („Section Control“) wird die durchschnittliche Geschwindigkeit eines Fahrzeugs über einen festgelegten Streckenabschnitt ermittelt. Im Unterschied zu herkömmlichen punktuellen Geschwindigkeitsmessungen ermöglicht dieses Verfahren die Überwachung der Einhaltung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit über einen längeren Strecken-

abschnitt. Dies kann insbesondere auf unfallauffälligen Strecken sowie in Bereichen mit besonderen Sicherheitsanforderungen, etwa in Tunneln oder Baustellenbereichen, einen Beitrag zur Erhöhung der Verkehrssicherheit leisten.

In verschiedenen europäischen Staaten, darunter Österreich, wird die abschnittsbezogene Geschwindigkeitskontrolle bereits seit längerer Zeit eingesetzt. Auch im österreichischen Pfändertunnel kommt das Verfahren im Zusammenhang mit Sanierungsarbeiten und einer temporären Verkehrsführung zum Einsatz. Weitere Daten oder Erkenntnisse speziell zu diesem Abschnitt liegen der Landesregierung nicht vor.

In Deutschland wurde eine entsprechende Anlage erstmals auf der Bundesstraße 6 in Niedersachsen betrieben. Der Einsatz war damals Gegenstand verwaltungsgerichtlicher Verfahren, insbesondere im Hinblick auf die erforderliche gesetzliche Grundlage für die Erfassung und Verarbeitung personenbezogener Daten. Nachdem das Land Niedersachsen eine ausdrückliche gesetzliche Ermächtigungsgrundlage geschaffen hatte, bestätigte das Niedersächsische Oberverwaltungsgericht mit Urteil vom 13. November 2019 (Az. 12 LC 79/19) die Rechtmäßigkeit des Betriebs.

Die Anlage wurde jedoch Anfang des Jahres 2024 außer Betrieb genommen. Hintergrund waren insbesondere gestiegene technische Anforderungen an die Sicherheit und Integrität der Messdaten. Die hierfür erforderliche Weiterentwicklung des eingesetzten Systems wurde vom Hersteller nicht vorgenommen, wie sich aus der Pressemitteilung Nr. 2/2024 des Landesbeauftragten für den Datenschutz Niedersachsen ergibt. Nach den vorliegenden Erkenntnissen steht derzeit auf dem deutschen Markt kein entsprechend geeignetes und für den Einsatz verfügbares Messsystem zur Verfügung. Darüber hinaus wären für eine Einführung der abschnittsbezogenen Geschwindigkeitskontrolle in Baden-Württemberg – neben der Verfügbarkeit eines geeigneten, den mess- und eichrechtlichen sowie den einschlägigen technischen Anforderungen entsprechenden Messsystems – insbesondere die erforderlichen rechtlichen Grundlagen für die Erhebung und Verarbeitung personenbezogener Daten noch zu schaffen.

Die Landesregierung steht technischen Entwicklungen, die einen Beitrag zur Verbesserung der Verkehrssicherheit leisten können, offen gegenüber. Angesichts der derzeit bestehenden Inkompatibilität zwischen vorhandenen Messsystem und technischen Anforderungen in Deutschland bestehen jedoch gegenwärtig keine konkreten Möglichkeiten bspw. zur Umsetzung eines Pilotbetriebs in Baden-Württemberg.

8. welche Ziele sie mit der drohnengestützten Kontrolle von Sicherheitsabständen auf Autobahnen in Baden-Württemberg verfolgt, insbesondere hinsichtlich der Zahl der Kontrollen, der festgestellten Verstöße, der Wirksamkeit, der Beweissicherheit und des personellen Aufwands;

9. wann die Erprobung der drohnengestützten Kontrolle von Sicherheitsabständen ausgewertet werden soll, und unter welchen Voraussetzungen sie beabsichtigt, das Verfahren dauerhaft einzusetzen sowie auf weitere geeignete Standorte und Anwendungsbereiche auszuweiten;

Zu den Ziffern 8 und 9 wird aufgrund des Sachzusammenhangs gemeinsam Stellung genommen.

Mit dem derzeit in Erprobung befindlichen Verfahren zur Abstandsüberwachung mittels Drohnen soll eine ortsunabhängige Überwachung des gesetzlich vorgeschriebenen Mindestabstands von 50 Metern bei Lastkraftwagen (Lkw) und eine beweiskräftige Dokumentation solcher Verstöße ermöglicht werden, um die zielgerichtete Bekämpfung der Unfallursache Abstand bei Lkw-Unfällen auf Bundesautobahnen weiter zu stärken. Die Wirksamkeit der Überwachungsmaßnahme soll durch die unmittelbar auf den Verstoß folgende Anhaltekontrolle und Konfrontation mit dem Fehlverhalten erhöht werden. Die drohnengestützte Abstandsüberwachung soll dabei die ortsgebundene Abstandsüberwachung mittels kameragestützter Verkehrskontrollsysteme von Brücken ergänzen und damit den Kontrolldruck erhöhen. Die ergebnisoffene Pilotierung zielt darauf ab, Erfahrungswerte

zur praktischen Umsetzung, der Wirksamkeit und der Beweissicherheit zu erlangen und auf dieser Basis eine landesweite Umsetzung dieses Verfahrens zu prüfen.

Für die Erprobung der drohnenunterstützten Abstandsüberwachung ist ein Zeitraum von mindestens sechs Monaten vorgesehen. Das Polizeipräsidium Konstanz, welches die Pilotierung durchführt, legt dem Ministerium des Inneren, für Digitalisierung und Europa bis Ende dieses Jahres einen Erfahrungsbericht vor. Auf Basis der im Rahmen der Pilotierung gemachten Erfahrungen soll über das weitere Vorgehen entschieden werden. Hierbei werden insbesondere einsatztaktische Aspekte, Erfahrungen aus entsprechenden Ermittlungsverfahren und die landesweite Übertragbarkeit eine wichtige Rolle spielen.

10. welche Kenntnisse sie über weitere kamerabasierte, automatisierte oder digital unterstützte Technologien zur Erkennung von Geschwindigkeits-, Abstands-, Rotlicht-, Überhol-, Ablenkungs- oder sonstigen sicherheitsrelevanten Verkehrsverstößen hat, die in Deutschland und anderen europäischen Staaten bereits eingesetzt oder erprobt werden (unter Darstellung welche dieser Verfahren sie für eine zeitnahe Erprobung oder einen Einsatz in Baden-Württemberg für geeignet hält).

Die Gewährleistung und kontinuierliche Verbesserung der Verkehrssicherheit hat für die Landesregierung höchsten Stellenwert. Hierbei kommt auch dem Einsatz moderner und leistungsfähiger Technologien zur Verkehrsüberwachung eine wichtige Bedeutung zu.

Das Ministerium des Inneren, für Digitalisierung und Europa sowie das Ministerium für Verkehr beobachten und prüfen daher fortlaufend technische Entwicklungen, die zur Steigerung der Verkehrssicherheit beitragen können, und stehen hierzu in einem regelmäßigen bundesweiten Austausch. Dabei werden auch Erfahrungen anderer Länder mit neuartigen Überwachungstechnologien berücksichtigt. Hierzu zählen insbesondere Monocams, Ein- und Durchfahrtskontrollen (in Österreich seit 2026 im Einsatz) sowie Section Control. Ziel ist es, technische Innovationen frühzeitig zu erkennen, deren Einsatzmöglichkeiten und Mehrwert für die Verkehrssicherheit zu bewerten und die Verkehrsüberwachung unter Berücksichtigung der rechtlichen und technischen Rahmenbedingungen bedarfsgerecht weiterzuentwickeln.

In Vertretung

Dr. Schneider

Ministerialdirektor