

“Section Control” als Erfolgsgeschichte

Abschnittsweise Geschwindigkeitskontrolle in Österreich etabliert

(BS/Marco Feldmann) In Deutschland gibt es bislang nur eine Anlage von ihr auf einer Bundesstraße nahe Hannover. In Österreich hingegen ist sie schon lange im Einsatz. Und das sehr erfolgreich. Die Rede ist von der abschnittswisen Geschwindigkeitsüberwachung, der sogenannten “Section Control”. Für ihren flächendeckend Einsatz hierzulande fehlt allerdings noch die Rechtsgrundlage.



In Österreich kommt die “Section Control” an Baustellen oftmals als mobile Lösung zum Einsatz (Foto). In Deutschland wird die Technik bislang ausschließlich in Niedersachsen genutzt.

Foto: BS/Feldmann



In der Alpenrepublik ist die abschnittsweise Geschwindigkeitskontrolle an mehreren Stellen auch stationär verbaut (Foto). Die Technik trägt entscheidend zur Verkehrssicherheit bei.

Foto: BS/Jenoptik

Möglich und von Fachleuten, etwa aus dem Bundesverband Verkehrssicherheitstechnik (BVST) oder von den Polizeien, präferiert wird dabei eine Reform des Straßenverkehrsgesetzes. Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) ist hier allerdings noch zurückhaltend, möglicherweise auch, weil der Bund an den Einnahmen der Geschwindigkeitskontrollen nicht beteiligt wird. Dann stellt sich die berechtigte Frage, welches Eigeninteresse ein Bundesministerium haben sollte, sich für ein Vorhaben einzusetzen und die Ressortabstimmung mit den übrigen Häusern zu durchlaufen, wenn ihm das am Ende keinerlei monetäre Vorteile bringt. Offiziell heißt es von dort nur, dass die Überwachung und Verfolgung von Verkehrsverstößen nach der Kompetenzverteilung des Grundgesetzes den Bundesländern obliege. Deshalb habe der Bund weder Eingriffs- noch Weisungsrechte gegenüber den Landesbehörden. Und: zur Durchführung einer bundesweiten abschnittsbezogenen Geschwindigkeitsüberwachung auf deutschen Straßen gebe es derzeit noch keine Rechtsgrundlage. Die Anlage in Niedersachsen wird – nach langen juristischen Auseinandersetzungen und einer Anpassung der Rechtsnorm – auf Grundlage des Landespolizeigesetzes betrieben. Dieses gilt aber natürlich nur innerhalb der Grenzen Niedersachsens. Und ob andere Länder folgen werden, ist ungewiss. Denn eine Reform des Polizeigesetzes ist politisch höchst brisant.

Keine punktuelle Messung mehr

Besonders geeignet ist die “Section Control” für Kontrollen in Baustellenbereichen, insbesondere auf Autobahnen. Die Messung erfolgt dabei nicht punktuell, sondern in einem festgelegten Abschnitt. Aus der jeweils ermittelten Durchfahrtszeit errechnet sich die Durchschnittsgeschwindigkeit eines jeden Fahrzeugs. Liegt diese über der zulässigen Höchstgeschwindigkeit, wird das Fahrzeug beweisicher erfasst (siehe auch *Behörden Spiegel-Ausgabe Juli 2021, Seite 40*).

In Österreich kommt die Technik schon lange auf zahlreichen Autobahnen zum Einsatz, unter anderem auch auf der meistbefahrenen Autobahn der Alpenrepublik. Der CEO des Straßenbetreibers, der ASFiNAG Service GmbH, *Christian Ebner*, bezeichnet die Technik als

“Erfolgsgeschichte”. Genutzt wird die Technik in Österreich schon seit 2003. Damals startete ein Pilotprojekt in einem Autobahntunnel. Dieses ist inzwischen längst in den Regelbetrieb übergegangen. Laut Vertretern der ASFiNAG hat es in diesem Bereich seither keinen einzigen tödlichen Unfall mehr gegeben.

Mittlerweile sind auf Österreichs Autobahnen demnach sechs stationäre und zehn mobile Anlagen im Betrieb. Die fest verankerten überwachen dabei rund 50 Kilometer Strecke, die mobilen Anlagen kommen wechselnd in Baustellen zum Einsatz. Genutzt werden sie insbesondere in besonders unfallträchtigen Bereichen, an verschiedenen Phasen von Baustellen sowie in Tunneln. Denn auch bei unserem Nachbarn zählt überhöhte Geschwindigkeit weiterhin zu den drei häufigsten Unfallursachen.

Deutlich weniger Unfälle

Über die “Section Control” wollen die ASFiNAG-Verantwortlichen unter anderem weniger Spurwechsel und damit einen harmonischeren Verkehrsfluss erreichen. Eine im Jahr 2016 durchgeführte Evaluation zeigte dabei, dass es fast überall, wo die Abschnittskontrolle verwendet wurde, einen signifikanten Rückgang der Unfallzahlen gab. Das gilt ganz besonders für

Baustellen und Tunnelanlagen.

Einen flächendeckenden Einsatz der Technik plant die ASFiNAG jedoch nicht. Vielmehr gebe es gewisse Kriterien, anhand derer entschieden werde, ob eine Anlage installiert werde oder nicht. Dazu gehörten unter anderem die jeweiligen Streckenlängen und Charakteristika, erklärten Verantwortliche dem Behörden Spiegel vor Ort. So sei etwa bei einer Streckenlänge von weniger als einem Kilometer eine punktuelle Geschwindigkeitsmessung der “Section Control” vorzuziehen. Ebenfalls von Bedeutung für den zum Betrieb erforderlichen Nutznachweis sind das jeweilige Geschwindigkeitsniveau und Tempolimit auf den Strecken. In die Überlegungen einzubeziehen sind zudem Auf- und Abfahrten und Unfallparameter.

Langer Prozess bei stationären Anlagen

Nur wenn der Nutznachweis erbracht werden kann und die Maßnahme aus datenschutzrechtlichen Gründen über Schilder offen angekündigt wird, ist die “Section Control” statthaft. Pro stationärer Anlage, die inzwischen Pkw und Lkw unterscheiden kann, ist hier von Aufbau- und Betriebskosten in Höhe von einer Million Euro auszugehen. Temposünder werden hier von Über-Kopf-Kameras

erfasst. Der Aufbau einer stationären Abschnittskontrolle ist in Österreich, wo Strecken zwischen 2,3 und 14 Kilometern bislang so kontrolliert werden, jedoch ein ziemlich langwieriges Unterfangen. Die Errichtungsphase dauert, auch aufgrund der zahlreichen erforderlichen Abstimmungsprozesse mit den Bundesländern, mindestens ein Jahr.

Die Abstimmung und Errichtung einer mobilen Anlage dauern hingegen nur etwa zwei Monate. Sie ist mit circa 400.000 Euro auch deutlich preiswerter. Allerdings ist hier nur eine seitliche Kennzeichenerkennung möglich. Wenn ein Kennzeichen verdeckt ist, hilft die Technik nicht weiter. In Österreich werden auch “Multi-Section Control-Anlagen” verwendet. Sie können mehrere Teilstrecken mit zahlreichen Auf- und Abfahrten überwachen. Baustellen werden in der Alpenrepublik laut ASFiNAG-Vertretern in der Regel gleich am Anfang mit “Section Control” ausgerüstet. Nachträgliche Ein- und Aufbauten finden demnach kaum statt. Auch sind fast keine Vandalismusschäden an den Anlagen, die nur Abschnitte mit bestehenden Geschwindigkeitsbeschränkungen überwachen und nicht zur Kontrolle der Regelgeschwindigkeit von 130 Stundenkilometern auf Österreichs Autobahnen dienen, feststellbar. Dies dürfte aber auch

darin begründet liegen, dass die Gerätschaften oftmals sehr weit oben, über den Köpfen der Verkehrsteilnehmer, oder sogar versteckt in Tunneldecken verbaut werden. Allerdings kommt es teilweise zu Unfällen mit oder auch mutwilligen Beschädigungen von mobilen Anlagen. Insgesamt sei die “Section Control”, für deren Betrieb jeweils eine eigene Verordnung des Verkehrsministeriums existiert, aber sehr anerkannt von

der Bevölkerung, heißt es seitens der ASFiNAG. Grund hierfür sei ihr deutlicher Beitrag zur Verkehrssicherheit und zur Senkung der Toten- und Verletztanzahlen im Straßenverkehr. Die ASFiNAG selbst hat dabei keinen Zugriff auf die aufgezeichneten Daten. Sie übermittelt die Daten nur an die Polizei, sofern ein Verstoß vorliegt. Ist dies nicht der Fall, werden die Daten sofort gelöscht. Bei einem Vergehen werden die Daten noch in der Anlage verschlüsselt, dann an die Polizei übermittelt, dort wieder entschlüsselt und dann durch die Polizei für das Verwaltungsverfahren genutzt.

Nutzung für den Lärmschutz?

Perspektivisch könnte die “Section Control” in Österreich auch zum Lärmschutz genutzt werden. Laut Gesetz wäre das bereits möglich. Dabei handelt es sich jedoch um ein derzeit schwieriges, weil politisch umstrittenes Thema in der Alpenrepublik. Deshalb wird bislang auch noch keine Anlage zu diesen Zwecken verwendet. Das wäre dann auch eine politische Entscheidung, die nicht die ASFiNAG zu treffen hätte. Denn sie versteht sich nicht als der entscheidende Akteur der Verkehrssicherheit, sondern vielmehr als Dienstleister.

In Deutschland wiederum gibt es Überlegungen in mehreren Bundesländern, die Technik zur Geschwindigkeitsmessung zu verwenden. Entschieden ist hier – außer wie bereits erwähnt in Niedersachsen, wo die “Section Control” schon im Regelbetrieb ist – aber noch nichts.

MELDUNG

Anträge endlich möglich

(BS/mfe) Erst seit Kurzem können Anträge zum Anschluss an das bundesweite Spielersperrsystem OASIS gestellt werden. Dies erfolgt online beim zuständigen Regierungspräsidium Darmstadt. Eigentlich sollte das entsprechende Formular bereits zum Anfang letzten Monats verfügbar sein. Aber auch bei der vorherigen Informationsbereitstellung durch die Behörde hatte es bereits Verzögerungen gegeben. Gerechnet wird nun mit circa 5.000 neuen Veranstaltern und bis zu 40.000 zusätzlichen Betriebsstätten. Wie sich diese Größenordnungen auf die Bearbeitungszeiten auswirken, bleibt vorerst abzuwarten. Registrieren können sich jetzt sowohl neue Veranstalter als auch Veranstalter, die bereits mit einer Betriebsstätte an OASIS angeschlossen sind und nunmehr weitere Betriebsstätten, etwa in anderen Bundesländern, anschließen möchten. Die Antragsteller erhalten sofort eine Bestätigung der Registrierung unter Angabe der Vertragsnummer. Der Online-Antragsprozess verfügt über eine Adressprüfung deutscher Postanschriften, über eine Verifizierung der E-Mail-Adresse sowie über die Nachnutzung bereits eingetragener Daten. Der Online-Antragsprozess hat außerdem eine Upload-Funktion, mit der die notwendigen glücksspielrechtlichen Erlaubnisse hochgeladen werden können.



Bundeskongress

Kommunale

Verkehrssicherheit

5. – 6. Oktober 2021



Bundeskongress

Kommunale

Ordnung

6. – 7. Oktober 2021

Würzburg

Informationen und Anmeldung unter

www.kommunale-verkehrssicherheit.de | www.kommunale-ordnung.de

Veranstaltungen des **Behörden Spiegel**