

Innovative Variante der Geschwindigkeitsmessung auch in Deutschland

Abschnittskontrolle – eine neue Ära der Verkehrsüberwachung

von LPD a. D. Wolfgang Blindenbacher, Geldern

Im Dezember 2020 verkündete der Niedersächsische Minister für Inneres und Sport, Boris Pistorius, der Öffentlichkeit, dass die Abschnittskontrolle (Section Control)¹ in Niedersachsen vom Pilotprojekt in den Regelbetrieb überführt wird.² Bereits im Jahr 2014 machte das Land Niedersachsen als erstes deutsches Bundesland bekannt, ein entsprechendes Pilotprojekt realisieren zu wollen, durch das vielfältige Erkenntnisse hinsichtlich dieser im Ausland bereits weit verbreiteten Form der Verkehrsüberwachung erwartet werden konnten – nunmehr liegen diese Erkenntnisse vor.

I. Verkehrsüberwachung mittels Abschnittskontrolle

Die Sicherheit im Straßenverkehr zu stärken, auf neue Entwicklungen zu reagieren und innovative Lösungen zu finden, ist für alle Träger der Verkehrssicherheitsarbeit eine stetige Herausforderung. Dazu gehört vorrangig die Realisierung des Ziels der „Vision Zero“³ und damit eine mehr als signifikante Verhinderung von Verkehrsunfällen mit Getöteten oder Schwerverletzten. Soll dieses von der Europäischen Union propagierte und von den EU-Mitgliedsstaaten adaptierte Ziel erreicht werden, ist anzustreben, die Zahl der Verkehrsunfälle und der damit einhergehenden Folgen nachhaltig zu reduzieren. Das erfordert engagierte Aktivitäten auf den Feldern der Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur⁴, der Verkehrsunfallprävention und der Verkehrsüberwachung. Ausgehend von dem Wissen, dass die Verkehrsunfallwahrscheinlichkeit insbesondere durch hohe Geschwindigkeitsüberschreitungen überproportional gesteigert wird, kommt der Geschwindigkeitsüberwachung eine besondere Bedeutung zu. Die Abschnittskontrolle erweitert die Möglichkeiten der für die Verkehrsüberwachung zuständigen Stellen um ein System, das die Einhaltung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit durch Fahrzeuge auf Straßenabschnitten überprüft. Dabei erfolgt die Messung der Fahrzeuggeschwindigkeit nicht punktuell, sondern in einem festgelegten Abschnitt, der durchaus auch mehrere Kilometer umfassen kann. Aus der jeweils ermittelten Durchfahrtszeit errechnet sich sodann die Durchschnittsgeschwindigkeit jedes einzelnen Fahrzeugs. Liegt diese über der zulässigen Höchstgeschwindigkeit, wird das zu schnell fahrende Fahrzeug beweissicher erfasst.

¹ In § 32 Absatz 6 des Niedersächsischen Polizei- und Ordnungsbehördengesetzes (NPOG) wird die hier in Rede stehende Geschwindigkeitsmessmethode als „Abschnittskontrolle“ legal definiert – umgangssprachlich ist häufig von der Messmethode „Section Control“ die Rede.

² Presseinformation 187/2020 vom 27.12.2020 des Niedersächsischen Ministeriums für Inneres und Sport; im Download unter <https://www.mi.niedersachsen.de/startseite/aktuelles/presseinformationen/section-control-startet-in-den-regelbetrieb-niedersachsen-betreibt-als-erstes-land-die-abschnittskontrolle-zur-verkehrsüberwachung-an-der-b6-196006.html>.

³ „Die Vision Zero im DVR“ [Vision Zero \(dvr.de\)](https://www.visionzero.de/).

⁴ Mit dem Ziel der nachhaltigen Entschärfung von Unfallhäufungsstellen und -strecken.

II. Das Funktionsprinzip der Abschnittskontrolle

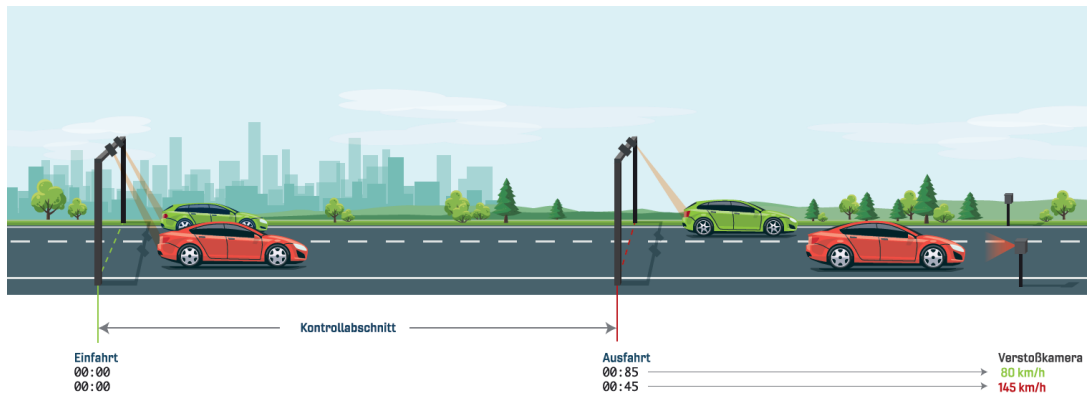
Bei der Abschnittskontrolle wird auf einem definierten und eichamtlich vermessenen Streckenabschnitt ein Einfahrts- und ein Ausfahrtsquerschnitt festgelegt. An den jeweiligen Querschnitten sind Systeme zur Erfassung der Fahrzeugbilder, der Kennzeichen sowie der genauen Durchfahrtszeiten installiert. Die Fahrzeugidentifizierung an den Querschnitten erfolgt anhand der mit einem Zeitstempel versehenen Heckfotoaufnahmen, bei denen das amtliche Kennzeichen automatisiert erfasst wird. Die an den Querschnitten erfassten Daten werden in einem sicheren und zugelassenen Verfahren verschlüsselt, wobei ein Zugriff durch unbefugte Dritte ausgeschlossen ist.

Aus der zwischen den Zeitstempeln liegenden Zeitdifferenz und der Länge der überwachten Strecke ermittelt das System mittels Weg-Zeit-Berechnung den Wert der Durchschnittsgeschwindigkeit. Somit wird nicht die maximal erreichte Geschwindigkeit im Abschnitt – wie zum Beispiel eine kurze Geschwindigkeitsspitze während eines Überholvorgangs – herangezogen, sondern die durchschnittliche Geschwindigkeit der Durchfahrt. Die der Geschwindigkeitsberechnung zugrunde gelegte Abschnittslänge ergibt sich dabei aus der kürzesten Verbindung zwischen Ein- und Ausfahrt, so dass sich Fahrstreifenwechsel oder vorhandene Kurven zugunsten des Betroffenen auswirken. Da alle Fahrstreifen im Messabschnitt überwacht werden, sind Fahrstreifenwechsel innerhalb des überwachten Streckenabschnitts irrelevant für die Ermittlung der Geschwindigkeit.

Liegt der Wert über der erlaubten Höchstgeschwindigkeit, wird am Ausfahrtsquerschnitt, analog zu den bekannten punktuell messenden stationären Systemen, eine dahinter befindliche Frontfotokamera ausgelöst, deren Aufnahmen die Identifizierung der fahrenden Person sowie des amtlichen Kennzeichens ermöglichen. Eine zeitgleich erstellte Heckfotoaufnahme erlaubt eine zweifelsfreie Zuordnung von Fahrzeugen, auch von Fahrzeugen mit Anhängern sowie von Motorrädern. Die gefertigten Aufnahmen, die Zeitstempel der Ein- und Ausfahrt sowie die ermittelte Durchschnittsgeschwindigkeit werden in einer sogenannten Verstoßdatei gespeichert und digital signiert.

Liegt die berechnete Durchschnittsgeschwindigkeit unter dem definierten Geschwindigkeitslimit, werden sämtliche zugehörige Daten inklusive der temporär gespeicherten Heckfotos unmittelbar rückstandslos und nicht wiederherstellbar gelöscht. Ein unrechtmäßiger Zugriffsversuch auf die Ein- bzw. Ausfahrtskamera sowie die Anlagensteuerung führt zum Löschen sämtlicher temporärer Daten. Somit kann während des gesamten technischen Messvorgangs, der zwischen der Ein- und Ausfahrt in dem überwachten Streckenbereich stattfindet, aufgrund der Konstruktion des Gesamtsystems von außen kein Zugriff auf das amtliche Kennzeichen des jeweils gemessenen Fahrzeugs erfolgen. Der Umstand, dass die Heckaufnahmen im Infrarot-Bereich erfolgen, stellt zudem sicher, dass ein Erkennen der Fahrzeuginsassen ausgeschlossen ist.

In der nachstehenden Funktionsgrafik ist die Ermittlung der Durchschnittsgeschwindigkeit von Fahrzeugen dargestellt:



Das Messprinzip der Abschnittskontrolle (Funktionsgrafik: BVST⁵)

III. Positive Erfahrungen mit der Abschnittskontrolle im Ausland

Erkenntnisse aus europäischen Ländern wie Österreich, Schweiz, Großbritannien und den Niederlanden⁶ bestätigten, dass die dort betriebenen Abschnittskontrollanlagen eine nachhaltig positive Wirkung auf die Verkehrssicherheit haben, indem sie für die Einhaltung der jeweils zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf der gesamten Länge der überwachten Streckenabschnitte sorgen. Dies führt zu einem messbaren Rückgang an Geschwindigkeitsverstößen sowie der Verkehrsunfallhäufigkeit und -schwere. So gingen in Österreich die Unfallzahlen nach Behördenangaben auf besonders unfallträchtigen Strecken um die Hälfte zurück.⁷ Schottland hat sich diese Technologie in verschiedenen Regionen und auf unterschiedlichen Straßenarten (nicht nur auf Landstraßen oder Autobahnen) zunutze gemacht, mehr als 350 Kilometer schottischer Straßen sind inzwischen mit entsprechender Technik ausgestattet. Dabei zeigen die auf der britischen A9 mit 220 Kilometern längste europäische Abschnittskontrollstrecke sowie zahlreiche weitere, auch städtische Systeme, dass sich das Fahrerverhalten überall dort positiv verändert, wo Abschnittskontrollen eingesetzt werden.⁸ Zusätzlich lassen sich durch diese Harmonisierung und Senkung der Geschwindigkeit auch schädliche Umweltemissionen effizient reduzieren. In Wales beispielsweise konnten auf diese Weise Emissionen auf belasteten Abschnitten des walisischen Autobahnsystems nahezu halbiert werden⁹. Auch komplexe Verkehrsflüsse mit Kreuzungen und Abzweigungen lassen sich abdecken, indem mehrere Streckenabschnitte in einem Gesamtsystem kombiniert werden – in einer sogenannten Multi-Abschnittskontrollanlage.

⁵ BVST = Bundesverband Verkehrssicherheitstechnik e. V. im Download unter [BVST / Bundesverband Verkehrssicherheitstechnik e. V. \(bvst-berlin.de\)](http://bvst-berlin.de).

⁶ In den Niederlanden wurde das erste System dieser Art bereits in den 90er Jahre in Betrieb genommen.

⁷ Kuratorium für Verkehrssicherheit (KFV) - Sicher Leben. Band #14. Section Control - Wirksamkeit und Einsatzempfehlungen. Wien, 2018.

⁸ Ebenda.

⁹ Quelle im Download unter <https://www.driving.co.uk/news/new-motorway-speed-limits-halved-pollution-areas-wales/>.

IV. Der Weg zur Abschnittskontrolle in Deutschland

Mehr als zehn Jahre dauerte es, bis in Deutschland aus der Idee „Einführung einer Abschnittskontrolle“ (damals noch „Section Control“) eine im Regelbetrieb arbeitende Abschnittskontrollanlage wurde. Dazu waren einige Hürden zu nehmen, die insbesondere rechtlicher und technischer Natur waren.¹⁰

Im Jahr 2008 kam es zu einer wegweisenden Entscheidung des Bundesverfassungsgerichtes im Zusammenhang mit der „Automatischen Kennzeichenerfassung“.¹¹ Ausgehend vom einführenden Leitsatz des Urteils lautete die Aussage im Tenor: Zu einem Eingriff in den Schutzbereich des Rechts auf informationelle Selbstbestimmung kommt es in den Fällen der elektronischen Kennzeichenerfassung dann nicht, wenn der Abgleich mit dem Fahndungsbestand unverzüglich vorgenommen und negativ ausfällt (sogenannter „Nicht-trefferfall“) und zusätzlich rechtlich und technisch gesichert ist, dass die Daten anonym bleiben sowie sofort spurlos und ohne die Möglichkeit einen Personenbezug herzustellen gelöscht werden. Damit war die Grundlage für eine rechtlich belastbare und technisch machbare Lösung der Abschnittskontrolle in Deutschland gelegt.

Im Jahr 2009 sprach sich der 47. *Deutsche Verkehrsgerichtstag Goslar* (VGT) in seinem *Arbeitskreis V „Section-Control - Neuer Weg zur Tempoüberwachung?“* für einen Modellversuch in einem der deutschen Länder aus und forderte den Gesetzgeber auf, die erforderliche Rechtsgrundlage zu schaffen.¹²

Darüber hinaus formulierte er vier Rahmenkriterien zur Orientierung:

- Section Control ist nur an Unfallhäufungsstrecken (drei Unfälle mit getöteten oder schwerverletzten Personen auf etwa einem Streckenkilometer in einem Zeitraum von drei Jahren) zulässig.
- Die erhobenen Daten dürfen ausschließlich für die Geschwindigkeitsüberwachung verwendet werden. Eine Verknüpfung mit anderen Registern oder gespeicherten Daten ist unzulässig. Ein Zweckänderungsverbot ist in die Ermächtigung aufzunehmen.
- Es ist technisch sicherzustellen, dass Daten zu Fahrzeugen, mit denen die Geschwindigkeit nicht überschritten worden ist, nach Abschluss der Messung sofort automatisch und spurlos gelöscht werden. Zugriffe auf die Daten während der Messung sind auszuschließen.
- Der überwachte Streckenabschnitt soll mit gut sichtbarem Hinweisschild angekündigt werden.

Im Jahr 2010 machte sich auch der Deutsche Verkehrssicherheitsrat (DVR) die Empfehlungen des VGT zu eigen. Er verabschiedete den Vorstandsbeschluss „Abschnittsbezogene Geschwindigkeitsüberwachung (Section Control)“: „Der Deutsche

¹⁰ Zu den verkehrsrechtlichen Grundlagen der Abschnittskontrolle näher Müller, Dieter, „Section Control“ – eine neue Überwachungstechnik im verkehrsrechtlichen Zwielficht? in: Neue Zeitschrift für Verkehrsrecht (NZV) 2019, S. 279 ff.

¹¹ BVerfG, Urteil vom 11.03.2008, 1 BvR 2074/05 und 1 BvR 1254/07.

¹² 47. Deutscher Verkehrsgerichtstag in Goslar – Empfehlungen Arbeitskreis 5 „Section-Control – Neuer Weg zur Tempoüberwachung?“; im Download unter [Empfehlungen 1 \(deutscher-verkehrsgerichtstag.de\)](https://www.verkehrsrecht.de/empfehlungen/empfehlungen-1-deutscher-verkehrsgerichtstag-de).

Verkehrssicherheitsrat setzt sich dafür ein, dass die Empfehlung des 47. Deutschen Verkehrsgerichtstages 2009 nunmehr umgesetzt und im Sinne der Erforschung der Verbesserung der Verkehrssicherheit mit Unterstützung des BMVBS und des DVR ein Modellversuch zu Section Control durchgeführt wird. Die Aussagen des Arbeitskreises V des 47. Deutschen Verkehrsgerichtstages hinsichtlich der zu schaffenden Rechtsgrundlage und der sie enthaltenden Maßgaben werden dabei vom DVR vollumfänglich unterstützt.“¹³ In der Folgezeit beschäftigten sich immer wieder einzelne deutsche Länder mit der in Rede stehenden Thematik (u. a. Baden-Württemberg und Nordrhein-Westfalen). Bis zum Jahr 2013 erfolgten jedoch keinerlei konkrete Schritte, die den Weg zu einem Modellversuch bereitet hätten. Die fehlende (bundesgesetzliche) Rechtsgrundlage, die datenschutzrechtlichen Herausforderungen sowie der zu diesem Zeitpunkt noch nicht erkennbare technische Gesamtlösungsansatz wurden angeführt, wenn im politischen Raum nach den Gründen gefragt wurde.

V. Niedersachsens Weg zur Abschnittskontrolle

Im Jahr 2014 bewertete Niedersachsen die Lage anders und kam zu dem Schluss, dass auf der Basis des geltenden niedersächsischen Rechts und unter Berücksichtigung des inzwischen erreichten technischen Entwicklungsstandes der Geschwindigkeitsüberwachung mittels Abschnittskontrollanlagen eine Durchführung eines Modellversuchs möglich erschien. Damit wurde das Land zum Wegbereiter der Abschnittskontrolle in Deutschland. Die in diesem Kapitel gemachten Aussagen orientieren sich an dem vorläufigen Bericht, der mit der Presseinformation 187/2020 vom 27.12.2020 des Niedersächsischen Ministeriums für Inneres und Sport bekannt gemacht wurde.¹⁴

Unter Beachtung der Empfehlung des 47. Deutschen Verkehrsgerichtstages, die Abschnittskontrolle an Unfallhäufungsstrecken mit hoher Unfalllast einzurichten, wurde zu Beginn des Jahres 2015 südlich von Hannover eine Richtungsfahrbahn mit zwei Fahrstreifen der Bundesstraße 6 als Pilotstrecke ausgewählt. Die Länge der später eichamtlich vermessenen Messstrecke beträgt 2.183 Meter, die zulässige Höchstgeschwindigkeit ist dort auf 100 km/h begrenzt. Es wurde angedacht, als Rechtsgrundlage für den Betrieb der Anlage zunächst auf die Generalklausel des Niedersächsischen Gesetzes über die öffentliche Sicherheit und Ordnung zurückzugreifen und parallel an der Erstellung einer spezialgesetzlichen Regelung zu arbeiten. Dieser Verfahrensweise stimmte der Landesbeauftragte für den Datenschutz Niedersachsen unter Festlegung weiterer Bedingungen zu. Der Landesbeauftragte und später die Landesbeauftragte für den Datenschutz Niedersachsen begleiteten in der Folge alle Schritte des komplexen Einführungsprozesses.

¹³ Beschluss des DVR-Vorstands vom 15. Juni 2010; im Download unter [2010-abschnittbezogene-geschwindigkeitsueberwachung.pdf \(dvr.de\)](#).

¹⁴ Vorläufiger Bericht „Verkehrsüberwachung durch Abschnittskontrolle ...“ – Anlage zur Presseinformation 187/2020 vom 27.12.2020 des Niedersächsischen Ministeriums für Inneres und Sport; im Download unter <https://www.mi.niedersachsen.de/startseite/aktuelles/presseinformationen/section-control-startet-in-den-regelbetrieb-niedersachsen-betreibt-als-erstes-land-die-abschnittskontrolle-zur-verkehrsueberwachung-ander-b6-196006.html>.

Zu diesem Zeitpunkt gab es in Deutschland noch keine von der Physikalisch-Technischen Bundesanstalt (PTB) in Braunschweig zum Betrieb zugelassene Abschnittskontrollanlage. Die Polizei Niedersachsen führte daher ein bundesweites Vergabeverfahren mit der Maßgabe durch, auch den Zulassungsprozess zum Gegenstand des Angebots zu machen – den Zuschlag erhielt im Frühjahr 2015 die Firma *JENOPTIK Robot GmbH*. Nach zeitintensiver Vorlage erforderlicher Anträge und Einholung notwendiger Genehmigungen erfolgte im Sommer 2016 der Aufbau der Anlage. Nun konnte bei der PTB der Antrag auf Konformitätsbewertung und zum Betrieb dieses Anlagentyps gestellt werden. Im November 2018 erteilte die PTB die Baumusterprüfbescheinigung, anschließend führte der Landesbetrieb Mess- und Eichwesen Niedersachsen die vorgesehenen Prozessschritte bis hin zur Gesamteichung der Anlage durch.

Ab Dezember 2018 stand damit eine durch die PTB zugelassene Abschnittskontrollanlage zur Verfügung. Noch im selben Monat nahm das Land Niedersachsen den zunächst auf 18 Monate ausgelegten Pilotbetrieb der Abschnittskontrolle an der Bundesstraße 6 auf. Die Anlage bewirkte sofort eine deutlich erkennbare Abnahme der mittleren Geschwindigkeit. Allerdings kam es am 12. März 2019 beim Verwaltungsgericht Hannover zu einer Entscheidung, in der ein Rückgriff auf die Generalklausel des Niedersächsischen Gesetz über die öffentliche Sicherheit und Ordnung als Rechtsgrundlage für einen Eingriff in das Recht auf informationelle Selbstbestimmung des betroffenen Verkehrsteilnehmers als nicht ausreichende Ermächtigungsgrundlage festgestellt wurde¹⁵; noch am selben Tag wurde die Anlage außer Betrieb genommen. Im Mai 2019 trat das fortgeschriebene Niedersächsische Polizei- und Ordnungsbehördengesetz (NPOG) in Kraft, das im § 32 Absatz 6 eine spezifische Rechtsgrundlage für die Abschnittskontrolle enthält.¹⁶ Am 13. November 2019 stellte das Obergerverwaltungsgericht Lüneburg hinsichtlich der in Rede stehenden Thematik fest, dass die nun im NPOG neu geschaffene spezifische Bestimmung eine taugliche Rechtsgrundlage für die Geschwindigkeitsüberwachung durch Abschnittskontrolle – hier auf der Bundesstraße 6 - darstellt.¹⁷ Aufgrund der Entscheidung konnte die Anlage wieder in Betrieb genommen werden. Am 8. September 2020 bestätigte das Bundesverwaltungsgericht diese Entscheidung des Obergerverwaltungsgerichtes Lüneburg.¹⁸ Damit ist die neu geschaffene spezifische Rechtsgrundlage für den dauerhaften Betrieb der Abschnittskontrollanlage letztinstanzlich bestätigt.

Seit Beginn des erneuten Pilotbetriebes der Abschnittskontrolle Mitte November 2019 sind bis Ende Dezember 2020 mehr als 1.750 Geschwindigkeitsüberschreitungen geahndet worden. Bei den Beanstandungen handelte es sich in rund 85 Prozent der Fälle um Verwarnungsgeldtatbestände (vorwerfbare Überschreitungen der zulässigen Höchstgeschwindigkeit um bis zu 20 km/h) und in 15 Prozent der Fälle um Bußgeldtatbestände

¹⁵ VG Hannover, Urteil vom 12.03.2019, 7 A 849/19.

¹⁶ § 32 Abs. 6 Niedersächsisches Polizei- und Ordnungsbehördengesetz (neu); im Download unter <http://www.voris.niedersachsen.de/jportal/?quelle=jlink&query=SOG+ND+Drit-ter+Teil&psml=bsvorisprod.psml&max=true>.

¹⁷ OVG Lüneburg, Urteil vom 13.11.2019, 12 LC 79/19, mit Anmerkung von Müller, Dieter, in: NZV 2020, S. 145 ff. (147).

¹⁸ BVerwG, Beschluss vom 31.07.2020, BVerwG 3 B 4-20, mit Anmerkung von Müller, Dieter, in: NZV 2021, S. 99 ff. (100 f.).

(vorwerfbare Überschreitungen der zulässigen Höchstgeschwindigkeit ab 21 km/h). Die geltend gemachten Verwarnungs- und Bußgelder summierten sich in diesem Zeitraum auf rund 60.000 Euro. Für das Pilotprojekt sind von der Polizei Niedersachsen in der Zeit von 2015 bis 2020 insgesamt rund 505.000 Euro aufgewendet worden.

Die Verkehrsunfallzahlen auf der ausgewählten Pilotstrecke entwickelten sich über die Jahre auf bemerkenswerte Weise. So registrierte die Polizei dort noch im Jahr 2014 insgesamt sieben Verkehrsunfälle, bei denen drei Menschen zu Tode kamen (!) und acht weitere Personen schwer bzw. leicht verletzt wurden. In den Folgejahren bewirkte dann alleine die Bekanntgabe der Pilotstrecke sowie der Baubeginn eine signifikante Abnahme der polizeilich aufzunehmenden Verkehrsunfälle. Als dann von Mitte November 2019 bis Ende November 2020 die einjährige Pilotphase einen durchgängigen Realbetrieb ermöglichte, trat eine sehr bemerkenswerte Entwicklung ein. Die Polizei hatte in dieser Zeit nur insgesamt sieben Verkehrsunfälle aufzunehmen – in keinem Fall wurden Unfallbeteiligte verletzt oder gar getötet.

Detaillierte, auf die Pilotstrecke bezogene Verkehrsunfalldaten sind der nachstehenden Übersicht zu entnehmen.

Jahr	Gesamtunfälle	Getötete	Schwerverletzte	Leichtverletzte
2012	8 (3)**	0	0	3 (1)
2013	11 (3)	0	0	3
2014	7 (2)	3	4	4
2012 - 2014	26 (8,6 / Jahr)	3 (1 / Jahr)	4 (1,3 / Jahr)	10 (3,3 / Jahr)
2015	5 (2)	0	0	1
2016	6 (2)	0	0	1
2017	5 (2)	1	0	1
2018*	1 (0)	0	0	0
2019*	8 (2)	0	0	0
2015 - 2019	25 (5 / Jahr)	1 (0,2 / Jahr)	0 (0 / Jahr)	3 (0,6 / Jahr)
Messbetrieb 2019-2020	7 (5)	0	0	0
* Im Messbetrieb ab 18.12.2018 bis zur Abschaltung am 12.03.2019	0	0	0	0

*= Im Zeitraum vom 18. Dezember 2018 bis zum 12. März 2019 war die Anlage erstmalig im regulären Messbetrieb eingesetzt und wurde aufgrund der Entscheidung des VG Hannover am 12. März 2019 außer Betrieb genommen

**= In Klammern davon Anzahl der Verkehrsunfälle mit Beteiligung von Wild

Der Prozess der Einführung der Messsystems Abschnittskontrolle wurde wissenschaftlich begleitet. Die diesbezüglichen Untersuchungen setzten dabei bereits vor der Bekanntgabe der Pilotstrecke ein und ermöglichten damit u. a. „Vorher-Nachher-Betrachtungen“. So konnte schon während der Errichtung der Anlage beobachtet werden, dass alleine die aufgebauten technischen Komponenten der Abschnittskontrolle den Verkehrsfluss auf dem ausgewählten Streckenabschnitt harmonisierten und die mittlere Geschwindigkeit

reduzierten. Darüber hinaus bewirkte die Abschnittskontrolle im Vergleich zur punktuellen Überwachung auch in dieser Phase signifikant weniger kritische Verzögerungsmanöver.¹⁹ Nachdem die Anlage Mitte Dezember 2018 in den Test- und ab Mitte Januar 2019 bis zum 12. März 2019 (VG Hannover-Entscheidung s. o.) in den vorgesehenen Pilotbetrieb ging, war festzustellen, dass die Abschnittskontrolle im Echtbetrieb zu einer deutlichen Abnahme der mittleren Geschwindigkeit um 2 bis 10 km/h führte. Mit Hilfe des in der Verkehrswissenschaft angewendeten „Power Models“²⁰ kann die Erhöhung der Verkehrssicherheit, die mit der festgestellten Reduzierung der mittleren Geschwindigkeit von 105 km/h auf 95 km/h einhergeht, eingeschätzt werden. Demnach korrespondiert die hier gemessene Reduzierung der Geschwindigkeit mit einem Rückgang der Zahl der tödlich verunglückten Personen um ca. 25 Prozent. Nachdem die Abschnittskontrolle ab Mitte November 2019 erneut im regulären Messbetrieb arbeitete, pendelte sich das Geschwindigkeitsverhalten auf dem erfreulichen Niveau der Messphase aus Anfang 2019 ein.

Niedersachsen prüft den Einsatz der Abschnittskontrolltechnik nunmehr landesweit auf weiteren Strecken.

VI. Vorteile des Messsystems Abschnittskontrolle

Auf der Basis der umfänglichen Erkenntnisse aus dem Ausland sowie unter Berücksichtigung der in Niedersachsen gemachten Erfahrungen lassen sich die Vorteile der Geschwindigkeitsmessung mittels Abschnittskontrolle wie folgt beschreiben:

- Das Streckenmesssystem Abschnittskontrolle wirkt im Gegensatz zu derzeit eingesetzter, punktuell wirkender Geschwindigkeitsüberwachungstechnik (z. B. „Starenkästen“) auf dem gesamten überwachten Streckenabschnitt, wodurch die Verkehrssicherheit in Gefahrenbereichen, z. B. auf Unfallhäufungsstrecken, in Tunnelanlagen oder in (BAB-)Baustellenbereichen, wirksam erhöht werden kann.
- Unfallträchtiges plötzliches Abbremsen vor stationären oder semistationären Punktmesssystemen findet bei der Abschnittskontrolle nicht statt, da systembedingt über einen längeren Streckenabschnitt gemessen wird.
- Durch den Umstand, dass auf den jeweiligen Messabschnitt der Abschnittskontrolle mit Hinweisschildern aufmerksam gemacht wird, sind sogenannte „Abzockevorwürfe“ nicht zu erwarten und die positive Motivation, die Vorschriften einzuhalten, steigt.
- Die Abschnittskontrolle wird zudem als gerechtere Geschwindigkeitsüberwachungsmethode empfunden, da die Fahrzeuggeschwindigkeit streckenbezogen gemessen und nur die durchschnittliche Überschreitung verfolgt wird, kurzzeitig vorkommende,

¹⁹ Kupper, Johannes (2017): Zeitschrift Straßenverkehrstechnik Ausgabe 05/2017 – Einfluss der im testbetrieb befindlichen Abschnittskontrolle auf die Verkehrssicherheit an der B 6 bei Hannover.

²⁰ Elvik, The Power Model of the relationship between speed and road safety – Update and new analyses, Institute of Transport Economics, Norwegian Centre for Transport Research, TOI report 1034/2009, 2009.

gelegentlich unbeabsichtigte Geschwindigkeitsüberschreitungen im Abschnittsbereich können ausgeglichen werden.

- Da die Gesamtkonstellation des Messverfahrens auf die Durchschnittsgeschwindigkeit ausgerichtet ist, wird ein bewusstes Wiederbeschleunigen nach Passieren des Einfahrtsquerschnitts der Abschnittskontrollmessaanlage unterbunden.
- Unabhängig von ihrer Länge werden vormals unfallbelastete Strecken jeder Straßenart durch eine Installation von Abschnittskontrollanlagen dauerhaft und nachhaltig entschärft.
- Die allgemeine Akzeptanz der Abschnittskontrolle führt zudem zu einer stauminimierenden Harmonisierung des Verkehrsflusses, wodurch neben einer Erhöhung der Verkehrssicherheit auch eine Reduzierung von Emissionen erreicht werden kann. Letzteres korrespondiert mit den Absichten, die die EU-Mitgliedsstaaten auf dem Mobilitätssektor zur Erreichung der ambitionierten Klimaziele formuliert haben.

VII. Weiteres Vorgehen in Sachen Abschnittskontrolle

Niedersachsen empfiehlt Bund und Ländern, diese innovative Technik der Abschnittskontrolle im jeweils eigenen Straßennetz einzusetzen.²¹ Zur Unterstützung dieser Empfehlung wurden im Dezember 2020 die bisher in Niedersachsen mit der Realisierung der Abschnittskontrolle gemachten Erfahrungen anlässlich der 213. Innenministerkonferenz unter „TOP 24: Durchführung eines Pilotprojektes in Niedersachsen zur Verkehrsüberwachung durch Abschnittskontrolle („Section Control“)" vorgestellt.²² Mit dem beschriebenen Pilotprojekt ist es gelungen, eine rechtssichere Norm zu schaffen, die auch vor dem Bundesverwaltungsgericht Bestand hat, sowie eine PTB-Anlagenzulassung zu erwirken. Diese beiden Voraussetzungen erlauben bereits jetzt den Einsatz der Abschnittskontrolle auf allen geeigneten Verkehrsunfallhäufungsstrecken in Deutschland.

Vor diesem Hintergrund steht einer flächendeckenden Einführung der Abstandskontrolltechnik nichts mehr im Wege. Eine entsprechende politische Schwerpunktsetzung zur Steigerung der Verkehrssicherheit und Bekämpfung der Hauptunfallursache Geschwindigkeit könnte somit auch ein Thema für Koalitionsvereinbarungen in Bund und Ländern werden. Hinsichtlich des komplexen Prozesses der Einführung der Abschnittskontrolle erscheint es schon jetzt angeraten, sich um die notwendigen Einführungsschritte zu bemühen.

Diese Einführungsschritte werden wie folgt beschrieben:

²¹ Presseinformation 187/2020 vom 27.12.2020 des Niedersächsischen Ministeriums für Inneres und Sport; im Download unter <https://www.mi.niedersachsen.de/startseite/aktuelles/presseinformationen/section-control-startet-in-den-regelbetrieb-niedersachsen-betreibt-als-erstes-land-die-abschnittskontrolle-zur-verkehrsüberwachung-an-der-b6-196006.html>.

²² Quelle im Download unter [Innenministerkonferenz - Termine und Beschlüsse - 213. Sitzung der Innenministerkonferenz](#).

- Identifizieren von Strecken mit hoher Verkehrsunfallbelastung, auf denen die Abschnittskontrolle eine signifikante Verbesserung bewirken kann.
- Frühzeitige Befassung mit der landesbezogenen Rechtsgrundlage für die Abschnittskontrolle, zumal bekannt ist, dass Gesetzgebungsverfahren Zeit in Anspruch nehmen.
- Themenbezogene Kontaktaufnahme mit den für den Datenschutz zuständigen Stellen, um u. a. über die Anforderungen an entsprechende Datenschutzkonzepte zu befinden.
- Prüfung, ob gegebenenfalls mit einer anderen als der in Niedersachsen zugelassenen Abschnittskontrollanlage, beispielsweise mit einer jeweils GPS-vermessenen Version einer teilstationären Anlage für langandauernde Baustellen auf Autobahnen, gearbeitet werden kann, was dann allerdings ein neues PTB-Zulassungsverfahren erforderlich macht.

KASTEN vorsehen!

Abschnittskontrolle für Deutschland

Der Bundesverband Verkehrssicherheitstechnik e. V. (BVST) positioniert sich zur Abschnittskontrolle: „Der BVST unterstützt und fördert innovative Techniken, die der Sicherheit der Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer dienen. Die Abschnittskontrolle, die nunmehr als Geschwindigkeitsüberwachungssystem auf definierten Streckenabschnitten auch in Deutschland eingesetzt werden kann, gehört dazu. Sie hilft, die Hauptunfallursache ‚Überschreitung der zulässigen Geschwindigkeit‘ zu reduzieren und führt damit zu einer Erhöhung der Verkehrssicherheit wie auch zu einer Reduzierung von Emissionen. Der BVST setzt sich für die bundesweite Einführung der Abschnittskontrolle ein und regt in Richtung der Bundes- und Länderpolitik an, entsprechende Voraussetzungen zu schaffen.“

Persönliche Daten des Autors



Bildnachweis: Blindenbacher (Abdruckgenehmigung erteilt!)

Leitender Polizeidirektor a. D. Wolfgang Blindenbacher, Mitglied der *Kommission Verkehr der Deutschen Polizeigewerkschaft (DPoIG)*

Anschrift (privat):

Beethovenstraße 10

47608 Geldern

Telefon: 02838/778338

Mobile: 0175/9359001

wolfgang.blindenbacher@t-online.de