



Verkehrsüberwachung durch Abschnittskontrolle



Pilotprojekt in Niedersachsen

#Herausgeber

Niedersächsisches Ministerium für Inneres und Sport

Landespolizeipräsidium

#Telefon

+49 511 120 6120 oder - 6189

#eMail

verkehr@mi.niedersachsen.de

Inhaltsverzeichnis

1	Das Pilotprojekt	2
1.1	Ziele des Projekts	3
1.2	Das technische Grundprinzip	3
1.2.1	Die Pilotstrecke	5
1.2.2	Die Pilotanlage.....	6
2	Rahmenbedingung	6
2.1	Genehmigungsverfahren	6
2.2	Konformitätsbewertung	6
2.3	Recht / Datenschutz	7
2.3.1	Rechtliche Grundlagen	7
2.3.2	Landesbeauftrage für den Datenschutz Niedersachsen	8
3	Der Pilotbetrieb.....	9
3.1	Wissenschaftliche Begleitung	9
3.2	Auswirkungen der Corona-Pandemie auf das Verkehrsgeschehen	12
3.3	Bußgeldverfahren	13
3.4	Verkehrsunfallentwicklung	13
3.5	Kosten	15
4	Fazit / Empfehlung	15

1 Das Pilotprojekt

Die Abschnittskontrolle bezeichnet ein System zur Verkehrsüberwachung, bei dem die Geschwindigkeit nicht an einem bestimmten Punkt, sondern die Durchschnittsgeschwindigkeit über eine längere Strecke gemessen wird.

Nach den Erfahrungen in mehreren europäischen Ländern zeigen diverse dort betriebene Abschnittskontrollen bisher durchgängig positive Wirkungen auf die Verkehrssicherheit.

Bereits im Jahr 2009 hat sich daher der 47. Deutsche Verkehrsgerichtstag (VGT) im Arbeitskreis V mehrheitlich für die Durchführung eines Modellversuchs in einem Bundesland ausgesprochen. In diesem Zusammenhang forderte der VGT den Bundesgesetzgeber auf, die erforderlichen Rechtsgrundlagen zu schaffen, da nach der geltenden Rechtslage diese Art der Überwachung einen Eingriff in das Grundrecht auf „informationelle Selbstbestimmung“ darstellt.

Der VGT hat die Durchführung eines Modellversuchs seinerzeit an vier 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 fasste der Deutsche Verkehrssicherheitsrat (DVR) im Jahr 2010 einen Vorstandsbeschluss „Abschnittsbezogene Geschwindigkeitsüberwachung (Section Control)“ und ist mit diesem Beschluss nach Rücksprache mit dem Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) auf die Bundesländer zugegangen.

Bis zum Jahr 2014 gab es zwar in einigen Bundesländern immer mal wieder Befassungen mit dem Thema, zu einer Realisierung eines Vorhabens kam es jedoch nicht. Die Hinderungsgründe hierzu lagen vordergründig in den Anforderungen des Datenschutzes in rechtlicher und technischer Hinsicht und der fehlenden Eingriffsbefugnis. Auch Niedersachsen setzte sich seinerzeit mit den Anforderungen auseinander und kam im Herbst 2014 zu dem Ergebnis:

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

1.1 Ziele des Projekts

Die Sicherheit aller Teilnehmenden am Straßenverkehr hat für die Niedersächsische Landesregierung eine hohe Priorität. Unter Berücksichtigung des Leitgedankens zur „VISION ZERO“ – eine möglichst vollständige Verhinderung schwerer Verkehrsunfallereignisse, insbesondere derer mit tödlich verletzten Beteiligten - zu erreichen, setzt sich die Landesregierung seit Jahren konsequent dafür ein, die Zahl der Verkehrsunfälle und deren Folgen nachhaltig zu reduzieren und führt hierzu vielfältige Maßnahmen durch.

Vor diesem Hintergrund sind von Beginn an von allen am Projekt Beteiligten folgende Ziele im Rahmen der Planung und Umsetzung berücksichtigt worden:

- Das Pilotprojekt soll zur Steigerung der Verkehrssicherheit beitragen.
- Für den Betrieb der Abschnittskontrolle in Deutschland ist eine Zulassung durch die Physikalisch-Technische Bundesanstalt (PTB) zu erwirken.
- Für den Einsatz der Abschnittskontrolle im regulären Messbetrieb ist eine spezifische Rechtsgrundlage herbeizuführen.
- Die Wirkung der Verkehrsüberwachungstechnik auf die Verkehrssicherheit soll überprüft und möglichst bestätigt werden.
- Durch den Betrieb der Abschnittskontrolle soll der Verkehrsfluss harmonisiert werden.

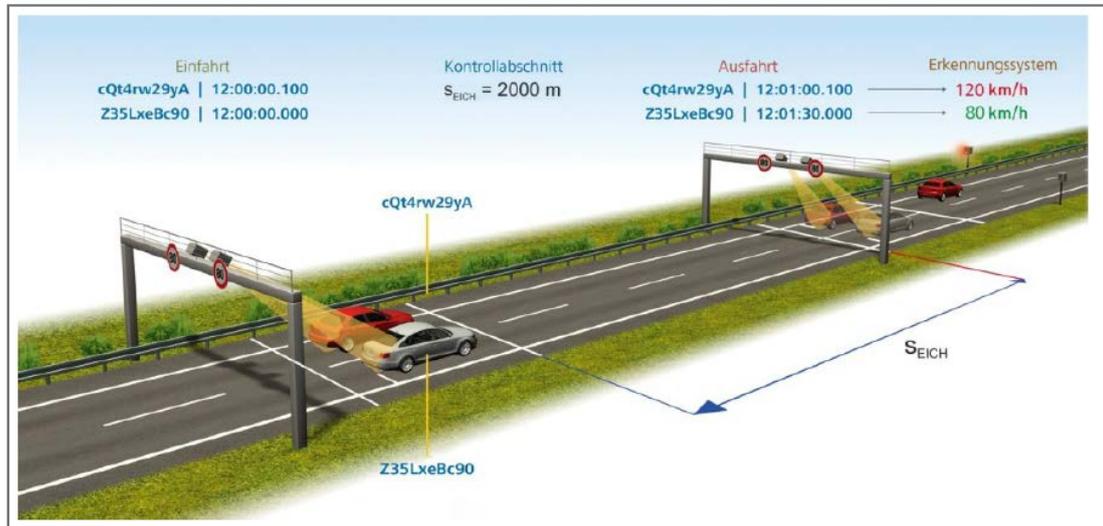
1.2 Das technische Grundprinzip

Die Geschwindigkeitsüberwachungsanlage dient der amtlichen Verkehrsüberwachung auf einem festen, maximal zwei Fahrstreifen in gleicher Fahrtrichtung umfassenden Streckenabschnitt. Hierzu werden Fahrzeuge mit einer über einem Grenzwert liegenden Geschwindigkeit erfasst und dokumentiert.

Die Geschwindigkeitsüberwachungsanlage verfügt über einen Ein- und einen Ausfahrtsquerschnitt. In diesen wird das betreffende Fahrzeug innerhalb eines definierten Messfeldes am Beginn und am Ende des überwachten Streckenabschnitts durch eine mit einem Zeitstempel versehene Heckfotoaufnahme (Spurkamera-Foto) erfasst. Aus der zwischen den Zeitstempeln liegenden Zeitdifferenz und der Länge des eichamtlich vermessenen Streckenabschnitts wird der Wert der vorzuwerfenden Durchschnittsgeschwindigkeit berechnet.

Die Fahrzeugidentifizierung an den Querschnitten erfolgt anhand der Heckfotoaufnahmen. Hierzu wird das amtliche Kennzeichen automatisiert extrahiert und nicht rückführbar anonymisiert. Überschreitet der Wert der vorzuwerfenden Durchschnittsgeschwindigkeit einen frei einstellbaren Auslösegrenzwert, so erfolgt hinter dem Ausfahrtsquerschnitt eine Frontfotoaufnahme zur Identifizierung der fahrenden Person. Eine mit der Frontfotoaufnahme erstellte, weitere Heckfotoaufnahme dient der zweifelsfreien Identifizierung und Zuordnung von Fahrzeugen, auch mit Anhängern bzw. von Motorrädern.

In einem vereinfachten Beispiel (Abb.1) ist der Vorgang der Erfassung eines Fahrzeugs und die Berechnung der Geschwindigkeit dargestellt:



Da die Streckenlänge (S_{EICH}) bekannt ist, wird gemäß des Weg-Zeit-Gesetzes die vorzuwerfende Durchschnittsgeschwindigkeit berechnet, sobald ein Fahrzeug anhand seines anonymisierten Hashstrings¹ am Einfahr- und Ausfahrquerschnitt erkannt worden ist:

$$v = \frac{S_{EICH}}{t_{\text{Ausfahrt}} - t_{\text{Einfahrt}}} = \frac{2000 \text{ m}}{60,00 \text{ s}} = 33,33 \frac{\text{m}}{\text{s}} = 120 \text{ km/h}$$

Die nachfolgende Ablichtung weist im hinteren Bildbereich den Austrittsquerschnitt an der Bundesstraße 6 aus. Im Vordergrund befinden sich linksseitig am Fahrbahnrand die beiden Kameras für jeweils einen Fahrstreifen zur jeweilige Heckaufnahme als ein Teil der beiden Kameras (Front- und Heckaufnahme), die im Rahmen der Identifizierung von Fahrenden und Fahrzeug bei Feststellung einer Geschwindigkeitsüberschreitung erforderlich sind.

¹ Der Hashstring ist die innerhalb eines Rechners erstellte verschlüsselte Form des Fahrzeug-Kennzeichens. Eine Rückführbarkeit aus dem Hashstring auf das Kennzeichen ist ausgeschlossen.



1.2.1 Die Pilotstrecke

Im Rahmen der Streckenauswahl erfolgte die Berücksichtigung der thematischen Empfehlungen des 47. VGT aus dem Jahr 2009. Dazu zählte insbesondere das Vorhandensein einer Unfalloffhäufungsstrecke (drei Unfälle mit getöteten oder schwerverletzten Personen auf etwa einem Streckenkilometer in einem Zeitraum von drei Jahren).

Darüber hinaus stand in Niedersachsen vor dem Hintergrund der hohen Anzahl der bei Straßenverkehrsunfällen tödlich Verunglückten auf sogenannten „Außerortsstrecken“ die Errichtung einer Abschnittskontrolle auf einer (ein- oder mehr-streifigen) Bundes- oder Landstraße im Fokus.

Unter Anwendung dieser Kriterien ist zu Beginn des Jahres 2015 der zwei-streifige Fahrbahnabschnitt an der Bundesstraße 6 im südlichen Teil der Region zwischen den Ortschaften Gleidingen und Laatzen in Fahrtrichtung Hannover als Pilotstrecke ausgewiesen worden. Diese zwei-streifige Richtungsfahrbahn weist keinen Standstreifen auf und es besteht eine Geschwindigkeitsbeschränkung von 100 km/h. Die durchschnittliche Tagesverkehrsmenge beträgt werktags mehr als 15.000 Fahrzeuge. Darüber hinaus sind durch polizeiliche Geschwindigkeitsüberwachungen in den Jahren vor Inbetriebnahme der Abschnittskontrolle auch zahlreiche Geschwindigkeitsüberschreitungen im Fahrverbotsbereich zur Anzeige gebracht worden.

1.2.2 Die Pilotanlage

Vor dem Hintergrund, dass in Deutschland diverse Herstellerfirmen Abschnittskontrollen als Produkt anbieten, eine solche Anlage jedoch bisher nicht von der PTB zum Betrieb zugelassen war, führte die Polizei Niedersachsen für die Errichtung der Anlage an der Pilotstrecke in Niedersachsen ein bundesweites Vergabeverfahren durch. Hierbei erhielt im Frühjahr 2015 die Firma JENOPTIK Robot GmbH den Zuschlag.

Die Firma JENOPTIK Robot GmbH reichte im Anschluss die erforderlichen Genehmigungsunterlagen ein, nach deren Bewilligung bis zum Sommer 2016 Aufbau und Installation der Anlage erfolgten.

Die Länge der so erstellten und geeichten Messstrecke beträgt 2.183 Meter.

Nach der Fertigstellung der Abschnittskontrolle an der Bundesstraße erfolgte eine Übergabe der Pilotanlage an die Polizeidirektion Hannover, die die Anlage fortan betreibt.

2 Rahmenbedingungen

Nachfolgend werden die Rahmenbedingungen des Projekts skizziert. Besondere Herausforderungen stellen in diesem Zusammenhang eingriffs- und datenschutzrechtliche Aspekte dar.

2.1 Genehmigungsverfahren

Im Rahmen einer erfolgten Beteiligung hatte das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) gegen die Durchführung eines Pilotverfahrens an einer Bundesstraße keine Einwände.

Der Anlagenhersteller, die Firma JENOPTIK Robot GmbH, reichte im Frühjahr 2015 bei der für die Pilotstrecke zuständigen Straßenverkehrsbehörde – der Stadt Laatzen – den erforderlichen Antrag zum Bau der Abschnittskontrolle ein, der in der Folge genehmigt wurde.

Parallel hierzu wurde zwischen der Niedersächsischen Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr (NLStBV) als zuständiger Straßenbaulastträger und der Betreiberin der Anlage, der Polizeidirektion Hannover, eine Nutzungsvereinbarung geschlossen.

2.2 Konformitätsbewertung

Mit Beendigung der Installationstätigkeiten stellte die Firma JENOPTIK Robot GmbH im Sommer 2016 bei der PTB den Antrag auf Konformitätsbewertung und zum Betrieb dieses Anlagentyps. Am 06. November 2018 erteilte die PTB hierfür im Rahmen des gesetzlich geforderten Konformitätsbewertungsverfahrens die Baumusterprüfbescheinigung.

Nachfolgend führte das Mess- und Eichwesen Niedersachsen (MEN) das gesetzlich geforderte Modul der Konformitätsbewertung und anschließend die Gesamteichung der Anlage durch.

Damit steht in Deutschland seit dem 13. Dezember 2018 erstmalig eine in ihrer Gesamtheit durch die PTB technisch zugelassene Abschnittskontrollanlage zur Verfügung, die den Anforderungen eines standardisierten Messverfahrens entspricht und zumindest aus technischer Sicht im gesamten Bundesgebiet eingesetzt werden kann.

2.3 Recht / Datenschutz

2.3.1 Rechtliche Grundlage

Niedersachsen hat den zunächst für 18 Monate vorgesehenen Pilotbetrieb der Abschnittskontrolle an der Bundesstraße 6 am 19. Dezember 2018 aufgenommen. Als Ermächtigungsgrundlage für die Maßnahme der Geschwindigkeitsmessung im Rahmen der Verkehrsüberwachung diente die polizeiliche Generalermächtigung gemäß § 11 Niedersächsisches Gesetz über die öffentliche Sicherheit und Ordnung (Nds. SOG).

Der damalige Landesbeauftragte für den Datenschutz Niedersachsen (LfD) ist im Vorfeld einbezogen worden und hatte hierzu bereits im Sommer 2014 seine Zustimmung erteilt.

Ein betroffener Bürger reichte nach der Inbetriebnahme der Anlage Rechtsmittel vor dem Verwaltungsgereicht (VG) Hannover ein, denen das Gericht stattgab und in seinem Urteil am 12. März 2019² der Ansicht des Klägers folgte.

Noch am gleichen Tag wurde die Anlage außer Betrieb genommen.

Im Mai 2019 trat das Niedersächsische Polizei- und Ordnungsbehördengesetz (NPOG) in Kraft. Dieses Gesetz verfügt mit § 32 Absatz 6 NPOG über eine spezifische Rechtsgrundlage für die Abschnittskontrolle:

„Die Verwaltungsbehörden und die Polizei dürfen im öffentlichen Verkehrsraum zur Verhütung der Überschreitung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von Kraftfahrzeugen nach Maßgabe des Satzes 2 Bildaufzeichnungen offen anfertigen und damit auf einer festgelegten Wegstrecke die Durchschnittsgeschwindigkeit eines Kraftfahrzeugs ermitteln (Abschnittskontrolle). Die Bildaufzeichnungen dürfen nur das Kraftfahrzeugkennzeichen, das Kraftfahrzeug und seine Fahrtrichtung sowie Ort und Zeit erfassen; es ist technisch sicherzustellen, dass Insassen nicht zu sehen sind oder sichtbar gemacht werden können. Bei Kraftfahrzeugen, bei denen nach Feststellung der Durchschnittsgeschwindigkeit keine Überschreitung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit vorliegt, sind die nach Satz 2 erhobenen Daten sofort automatisch zu löschen. Die Abschnittskontrolle ist kenntlich zu machen.“

² VG Hannover vom 12.03.2019, 7 A 849/19

Damit ist eine spezifische Rechtsgrundlage für den dauerhaften Betrieb der Abschnittskontrolle gegeben, die im weiteren Verlauf letztinstanzlich³ bestätigt und damit rechtskräftig ist.

2.3.2 Landesbeauftragte für den Datenschutz Niedersachsen

Bereits im Sommer 2014 erfolgte im Rahmen des Abstimmungsverfahrens zur Vorbereitung des Pilotvorhabens in Bezug auf die materiell-rechtlichen Voraussetzungen die Zustimmung des LfD, sofern

- die Anlage nur zur Feststellung einer etwaigen Geschwindigkeitsüberschreitung genutzt wird und die erhobenen Daten somit zu keinen anderen Zwecken genutzt werden,
- die Feststellung der Geschwindigkeitsübertretung bzw. der Nicht-Übertretung unverzüglich erfolgt,
- technisch gesichert ist, dass Nichttrefferfälle (die Berechnung der Durchschnittsgeschwindigkeit ergibt keine Überschreitung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit) sofort spurenlos und ohne die Möglichkeit, einen Personenbezug herzustellen, gelöscht werden und
- die Anlage nach ihrer Installation in einem Pilotzeitraum von maximal 18 Monaten auf Grundlage der Generalklausel des niedersächsischen Gefahrenabwehrrechts betrieben wird.

Nach Prüfung der erforderlichen datenschutzrechtlichen und -technischen Unterlagen (wie z.B. Datenschutz-Folgeabschätzung, technische Vorabkontrolle, IT-Sicherheitskonzept, Implementierungskonzept) ist im März 2018 ebenso die Zustimmung der LfD in Bezug auf die technisch-organisatorischen Voraussetzungen für den Pilotbetrieb erfolgt.

Die LfD änderte nach Bekanntwerden der Beschlüsse des Bundesverfassungsgerichtes zum Einsatz der automatischen Kennzeichenlesegeräte⁴ ihre bisherige Rechtsauffassung und forderte nunmehr für den Betrieb in einem beabsichtigten Pilotverfahren generell das Vorliegen einer spezifischen Rechtsgrundlage.

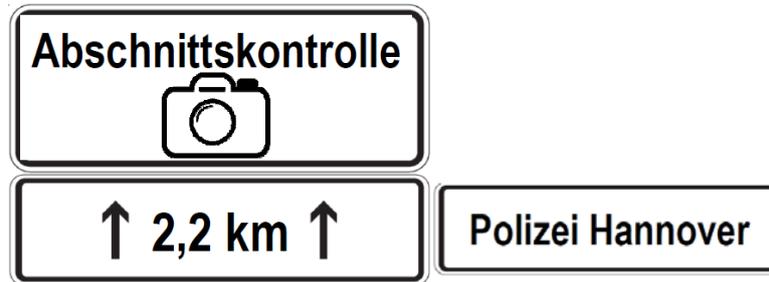
Dieser Vorgabe ist Niedersachsen mit dem Inkrafttreten des NPOG und der darin enthaltenen Norm gemäß § 32 Absatz 6 NPOG gefolgt.

Darüber hinaus erfüllt die Polizeidirektion Hannover als Anlagenbetreiberin die datenschutzrechtliche Transparenz- und Informationspflicht beim Betrieb der Abschnittskontrolle. Die entsprechenden Angaben sind, neben der begleitenden Beschilderung der Anlage an der Strecke, prominent auf der Internetseite der Polizeidirektion Hannover eingebunden. Die Betroffenenrechte sind damit nach Feststellung der LfD⁵ in ausreichender Weise gewahrt.

³ OVG Lüneburg vom 13.11.2019, OVG 12 LC 79/19 und BVerwG vom 08.09.2020, BVerwG 3 B 4-20

⁴ BVerfG, Beschlüsse vom 18.12.2018, BvR 142/15, 1 BvR 2795/09 und 1 BvR 3187/10

⁵ 25. Tätigkeitsbericht 2019 – LfD Niedersachsen



Hinweisschilder am Eintritts- und Austrittsquerschnitt der Abschnittskontrolle

Das Wort „Abschnittskontrolle“ wurde gewählt, weil der Gesetzgeber diesen Begriff in § 32 Absatz 6 NPOG nunmehr für diese Art der Geschwindigkeitskontrolle verwendet und legal definiert.



Ablichtung zeigt den Einfahrtsquerschnitt

3 Der Pilotbetrieb

3.1 Wissenschaftliche Begleitung

Eine vom Konformitätsbewertungsverfahren unabhängige Stelle der PTB führte über den Zeitraum des Pilotprojekts eine gesonderte wissenschaftliche Begleitung zur Einführung und Umsetzung der Abschnittskontrolle durch. Die Untersuchungen hierzu begannen bereits vor der öffentlichen Bekanntmachung der Pilotstrecke und gliederten sich in mehrere Phasen, so dass eine sogenannte „Vorher-Nachher-Betrachtung“ möglich ist.

Bereits während der Phase der Errichtung der Anlage ist in den Jahren 2015 bis 2018 festgestellt worden, dass die Abschnittskontrolle den Verkehrsfluss harmonisiert und

die Verkehrssicherheit erhöht. So führte die Abschnittskontrolle bereits in dieser Zeit zu einer Reduktion der mittleren Geschwindigkeit von minus 2 km/h bis minus 5 km/h und der Regelbefolgungsgrad ist durch die Abschnittskontrolle um 10 bis 30 Prozentpunkte erhöht worden.

Einen Einfluss der Abschnittskontrolle auf die Streuung der gefahrenen Geschwindigkeiten konnte hier nicht nachgewiesen werden. Es zeigte sich, dass die Abschnittskontrolle in der unmittelbaren Umgebung zum Ausfahrtsportal in sehr seltenen Fällen kritische Verzögerungsmanöver hervorruft (sogenanntes plötzliches Bremsen der Verkehrsteilnehmenden beim Erkennen der Überwachungskameras), was jedoch nicht zu einer Häufung von kritischen Kollisions- oder Auffahrsituationen führte und somit keine Konsequenzen für die Verkehrssicherheit hat.

Darüber hinaus hat die Abschnittskontrolle im Vergleich zur punktuellen Überwachung signifikant weniger kritische Verzögerungsmanöver zur Folge. Dies stellt einen weiteren Sicherheitsgewinn der Abschnittskontrolle dar.⁶

Nachdem die Anlage Mitte Dezember 2018 in den Test- und ab Mitte Januar 2019 bis zum 12. März 2019 in den vorgesehenen Pilotbetrieb mit regulären Messungen gesetzt worden ist, erfolgten weitere wissenschaftliche Untersuchungen.

Es zeigte sich, dass die Abschnittskontrolle im Echtbetrieb bei den Fahrzeugführenden zu einer signifikanten Abnahme der mittleren Geschwindigkeit auf beiden Fahrstreifen um 2 km/h bis 10 km/h führte. Folglich stieg der Befolgungsgrad lokal um 40 Prozentpunkte.

Der Vergleich dieser beiden Parameter mit den Werten der Untersuchungen in der vorherigen Phase belegt, dass die Abschnittskontrolle mit dem Übergang von der Aufbau- und Zulassungsphase in den Echtbetrieb die Verkehrssicherheit nochmals erhöhen konnte.

Mit Hilfe des in der Verkehrssicherheit oftmals angewendeten „Power Models“⁷ kann die Erhöhung der Verkehrssicherheit, die mit der hier gefundenen Reduzierung der mittleren Geschwindigkeit von 105 km/h auf 95 km/h verbunden ist, abgeschätzt werden. Demnach korrespondiert die gefundene Reduzierung der mittleren Geschwindigkeit mit einer Absenkung der Zahl der tödlich verunglückten Personen von ca. 25 Prozent.

⁶ Kupper, Johannes (2018): Untersuchung von Fahrmanövern in Geschwindigkeitsüberwachungssituationen; https://publikationsserver.tu-braunschweig.de/receive/dbbs_mods_00065992

Zeitschrift Polizei Verkehr Technik – Ausgabe 02/2017 – Abschnittskontrolle an der B 6 bei Hannover sowie

Zeitschrift Straßenverkehrstechnik Ausgabe 05/2017 – Einfluss der im testbetrieb befindlichen Abschnittskontrolle auf die Verkehrssicherheit an der B 6 bei Hannover

⁷ 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

Nach der sehr öffentlichkeitswirksamen Abschaltung der Anlage am 12. März 2019 sind in der Folge weitere Messungen vorgenommen worden. Es zeigte sich, dass die mittleren Geschwindigkeiten und der Befolgungsgrad sich nicht mehr signifikant von denen des Vorherzeitraumes unterschieden. Das heißt, durch die nunmehr abgeschaltete Abschnittskontrolle konnte keine verkehrssichernden Effekte mehr an der Bundesstraße festgestellt werden. Das Fahrverhalten war demnach wieder so, wie es vor der Errichtung der Anlage war.⁸

Nachdem die Abschnittskontrolle am 14. November 2019 wieder in den regulären Messbetrieb gesetzt worden ist, hat sich der Verkehrsfluss an der Bundesstraße 6 hinsichtlich der gefahrenen Geschwindigkeiten wieder auf das Niveau der Messphase aus Anfang 2019 gesenkt. Auch hier fand eine mediale Begleitung der Maßnahme statt.

Die Abschnittskontrolle wirkt seit diesem Zeitpunkt auf die gefahrenen Geschwindigkeiten bei den Verkehrsteilnehmenden und führt in Folge dessen zur Harmonisierung des Verkehrsflusses.

3.2 Auswirkungen der Corona-Pandemie auf das Verkehrsgeschehen

Die mit der Corona-Pandemie einhergehenden Maßnahmen führten auch in Niedersachsen zu einem landesweit veränderten Mobilitätsverhalten in der Bevölkerung. Insbesondere im 2. Quartal 2020 ist der Kraftfahrzeugverkehr landesweit auf allen Autobahnen und Bundesstraßen im Mittel im Vergleich zum Vorjahresquartal um mehr als 25 Prozent zurückgegangen.

Bereits im ersten Quartal 2020 konnte an der Bundesstraße 6 im Bereich Sarstedt eine leichte Abnahme der Verkehrsmenge um rund sechs Prozent im Vergleich zum Vorjahresquartal verzeichnet werden. An dieser Stelle betreibt die NLStBV eine von vielen weiteren an Autobahnen und Bundesstraßen befindlichen automatischen Zählstellen zur Feststellung der Verkehrsbelastungen. Die durchschnittliche Tagesverkehrsmenge lag hier montags bis freitags in den Monaten Januar bis März 2020 bei rund 14.500 Fahrzeugen.

Diese automatische Zählstelle liegt wenige Kilometer südlich vor der Einfahrt in den Streckenbereich der Abschnittskontrolle. Vor dem Hintergrund, dass mit der Abschnittskontrolle an der Pilotstrecke keine eigenständigen statistischen Daten erhoben werden können, werden die Werte aus dieser automatischen Zählstelle regelmäßig herangezogen.

⁸ DVR report Ausgabe 03/2019 – „Section Control“ wirkt – Abschnittskontrolle auf der B 6 bei Hannover
Zeitschrift Polizei Verkehr Technik Ausgabe 04/2019 – Abschnittskontrolle in Deutschland – Ergebnisse für die erste Anlage

Neue Zeitschrift für Verkehrstechnik NZV Ausgabe 05/2019 – die Abschnittskontrolle auf der B 6 bei Hannover – Einmal Echtbetrieb und wieder zurück

Im zweiten Quartal 2020 verzeichnete die Zählstelle im Vergleich zum Vorjahreszeitraum montags bis freitags eine Abnahme der Verkehrsmenge um rund 20 Prozent auf rund 13.250 Fahrzeuge durchschnittlich pro Tag.

Die Daten für das dritte und vierte Quartal 2020 liegen bei Berichterstellung noch nicht vor.

Ob und in welcher Form die Abnahme der Verkehrsmenge an der Bundesstraße 6 im Jahr 2020 auch Auswirkung auf die Anzahl der Geschwindigkeitsüberschreitungen und das streckenbezogene Verkehrsunfallgeschehen hat, kann nicht valide dargelegt werden.

3.3 Bußgeldverfahren

Die Polizeidirektion Hannover wertet als Betreiberin der Anlage sämtliche durch die Abschnittskontrolle festgestellten Geschwindigkeitsüberschreitungen aus und leitet die Anzeigen anschließend an die zuständige Bußgeldbehörde bei der Region Hannover weiter.

Seit der Inbetriebnahme der Abschnittskontrolle im November 2019 sind bis Ende November 2020 mehr als 1.750 Geschwindigkeitsüberschreitungen geahndet worden.

Von den Beanstandungen lagen rund 85 Prozent im Bereich eines Verwarnungsgeldes (vorwerfbare Überschreitung bis max. 20 km/h über dem erlaubten Wert). In 15 Prozent der Fälle wurden bei Überschreitungen um mehr als 21 km/h Bußgeldverfahren eingeleitet.

In der Summe vereinnahmte die Region Hannover in dieser Zeit rund 60.000 Euro an Verwarnungs- und Bußgeldern.

Lediglich in 20 Fällen verzeichnete die Region Hannover bisher Einsprüche. Davon sind 18 Verfahren gemäß § 69 Absatz 3 OWiG an das Amtsgericht Hannover zur Entscheidung abgegeben worden. Im Regelfall handelte es sich in diesen Fällen um Einsprüche gegen die begleitende Anordnung eines Fahrverbotes. Anderweitige Einspruchsgründungen in Bezug auf das standardisierte Messverfahren durch die Abschnittskontrolle sind bisher nicht bekannt geworden.

Die durch die Abschnittskontrolle bisher höchste gemessene Geschwindigkeitsüberschreitung von 160 km/h ist an einem Dienstagnachmittag im Juni 2020 bei einem Pkw-Fahrenden festgestellt worden. Dem Mann ist - nach Abzug der Toleranz von drei Prozent - eine Geschwindigkeitsübertretung von 55 km/h über den erlaubten 100 km/h vorgeworfen worden. Hierfür sieht der aktuell geltende Bußgeldkatalog ein Bußgeld von 240 Euro, zwei Punkte und ein einmonatiges Fahrverbot vor.

3.4 Verkehrsunfallentwicklung

Mit der Entscheidung zur Durchführung eines Pilotprojektes zur Verkehrsüberwachung durch Abschnittskontrolle an der Bundesstraße 6 und der sich daran anschließenden

Aufbau- und Zulassungsphase ist, wie beschrieben, bereits eine Reduzierung der Anzahl der Verkehrsunfälle als auch eine Minimierung der Anzahl der durch Verkehrsunfälle verunglückten Personen erfolgt.

In den drei Jahren vor dem Beginn der Bauphase (2012 bis 2014) registrierte die Polizei insgesamt 26 Verkehrsunfälle an der entsprechenden Richtungsfahrbahn der Bundesstraße 6, bei denen insgesamt drei Personen ihr Leben verloren sowie vier weitere schwer und zehn Personen leicht verletzt worden sind.

Diese Werte sind auch maßgebend für die Festlegung der Bundesstraße als Unfallhäufungsstrecke bzw. für die Auswahl des Bereiches als Pilotstrecke.

Mit Bekanntgabe der Pilotstrecke und dem sich daran anschließenden Baubeginn ist eine erste Abnahme bei den polizeilich festgestellten Verkehrsunfällen festzustellen. In den Jahren 2015 bis 2019 konnten in der Summe 25 Verkehrsunfälle an der Richtungsfahrbahn polizeilich verzeichnet werden, bei denen eine Person tödliche und drei weitere leichte Verletzungen erlitten.

Der deutlichste Sicherheitsgewinn im Zusammenhang mit dem Unfallgeschehen zeichnet sich in den beiden Phasen des tatsächlich regulären Messbetriebs der Anlage ab.

Im Zeitraum des zunächst vorgesehen Test- und Pilotbetriebs von Mitte Dezember 2018 bis Mitte März 2019 registrierte die Polizei keine Verkehrsunfälle an der Pilotstrecke.

Nach dem Abschalten der Anlage am 12. März 2019 sind bis zur erneuten Inbetriebnahme der Abschnittskontrolle am 14. November 2019 insgesamt acht Verkehrsunfälle (davon zwei mit Beteiligung von Wild) polizeilich aufgenommen worden. Glücklicherweise kam es dabei in keinem Fall zu Verletzungen bei den Unfallbeteiligten.

Seit dem Beginn des erneuten regulären Messbetriebs im November 2019 hat die Polizei bis Ende November 2020 insgesamt sieben Verkehrsunfälle an der Pilotstrecke registriert. Dabei ist in fünf Fällen Wild auf der Fahrbahn bei den Verkehrsunfällen beteiligt gewesen. In keinem Fall kam es zu Verletzungen bei den Unfallbeteiligten.

Verkehrsunfälle im Bereich der Abschnittskontrolle

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

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

**= Im Zeitraum vom 18.12.2018 bis zum 12.03.2019 war die Anlage erstmalig im regulären Messbetrieb eingesetzt und aufgrund der Entscheidung des Verwaltungsgerichtes Hannover am 12.03.2019 außer Betrieb genommen

3.5 Kosten

Die Polizei Niedersachsen hat für das Pilotprojekt bis dato eine Gesamtsumme von rund 505.000,- Euro aufgebracht. Darin sind mehr als 320.000,- Euro für Mietkosten enthalten und die weiteren Ausgaben betreffen begleitende Erforderlichkeiten für das Pilotverfahren wie beispielsweise Rechts- und Umweltgutachten, Baugenehmigungsverfahren, Energiekosten und weiteres.

Über zu erwartende Kostenaufwände für zukünftige Abschnittskontrollanlagen in Niedersachsen bzw. in den Ländern können an dieser Stelle keine Aussagen getroffen werden. Nach Angabe der Herstellerfirma JENOPTIK Robot GmbH stehen die Kosten in einer hohen Abhängigkeit zur jeweiligen Örtlichkeit und dem damit im Zusammenhang stehenden Aufwand für Errichtung und Betrieb.

4 Fazit / Empfehlung

Niedersachsen wird zum Ende des Jahres 2020 das Pilotverfahren zur Verkehrsüberwachung durch Abschnittskontrolle beenden. Im Ergebnis sind alle mit dem Projekt

vereinbarten Ziele erreicht. Insbesondere hat sich bestätigt, dass die Abschnittskontrolle wie in weiteren europäischen Ländern und darüber hinaus auch auf deutschen Straßen einen deutlichen Beitrag zur Steigerung der Verkehrssicherheit leistet.

Mit dem Pilotverfahren ist eine rechtssichere Norm sowie eine durch die PTB erteilte Anlagenzulassung geschaffen worden. Diese beiden Umstände allein ermöglichen bereits den grundsätzlichen Einsatz der Abschnittskontrolle an allen geeigneten Unfallhäufungsstrecken.

Darüber hinaus ist die Abschnittskontrolle eine der innovativsten Verkehrsüberwachungstechniken, die alle modernen Anforderungen des Datenschutzes in rechtlicher und technischer Hinsicht berücksichtigt.

Niedersachsen wird zeitnah gemeinsam mit den regionalen Unfallkommissionen und den Kommunen die Verwendung der Abschnittskontrolle landesweit an weiteren Strecken prüfen.

Abschließend kann anhand der Erfahrungen aus dem Pilotprojekt gegenüber den Ländern und dem Bund für die Autobahnen die Empfehlung übermittelt werden, diese innovative Technik im eigenen Streckennetz einzusetzen.

Die Abschnittskontrolle an der Bundesstraße 6 bleibt auch nach dem Pilotverfahren weiter in Betrieb und wird ihren Beitrag zur Verkehrssicherheit leisten.