



Es gilt das gesprochene Wort!

Kiel, 19. Februar 2015

TOP 11, Kein Eingriff in die informationelle Selbstbestimmung der Bürgerinnen und Bürger durch „Section Control“ auf unseren Straßen (Ducksache 18/2694neu)

Kai Vogel:

Augenmaß bei der Sicherung der Infrastruktur

Die Frage, die über dem gemeinsamen Antrag der Piraten und der FDP steht, ist: Wie lange hält die Rader Hochbrücke den jetzigen Belastungen stand und was können wir für eine möglichst lange Nutzung dieser wesentlichen Autobahnbrücke tun?

Die Frage, welchen Stellenwert in diesem Zusammenhang der Datenschutz bei einer möglichen „Section Control“ hat, ist eine sehr spannende und interessante Frage. Es geht darum, wie ein angenommener gesellschaftlicher Nutzen – der Erhalt einer für Schleswig-Holstein existenziell wesentlichen Autobahnverbindung – gegen eine angenommene Einschränkung individueller Datenschutzbelange abgewogen wird.

Konkret geht es um die Möglichkeit, eventuell später einmal auf der Rader Hochbrücke die Kennzeichen der Fahrzeuge zu scannen, um systematisch Geschwindigkeitsverstöße festzustellen. Dies könnte eine von mehreren Maßnahmen sein, um die Lebensdauer der Hochbrücke zu erhalten, bis der Neubau steht. Das wäre der Vorteil.

Der Nachteil wäre, dass die Kennzeichen aller Fahrzeuge gescannt würden. Also auch die Kennzeichen von Fahrzeugen, deren Fahrerinnen und Fahrer sich perfekt an die Geschwindigkeitsbegrenzungen halten. Das ist ein Datenschutz-Risiko. Auch wenn alle Vorschriften zur Löschung der Daten perfekt eingehalten werden.

Herausgeber

SPD-Landtagsfraktion
Landeshaus
Postfach 7121, 24171 Kiel

Verantwortlich:
Petra Bräutigam

Telefon Pressestelle 0431-988-13 05
Fax Pressestelle 0431-988-13 08

E-Mail pressestelle@spd.ltsh.de
Web spd.ltsh.de

Und natürlich birgt das ganze Verfahren auch Unsicherheiten. Man weiß nicht, wie stark die Erfassung Fahrerinnen und Fahrer motiviert, sich an Geschwindigkeitsvorgaben zu halten. Und man weiß nicht, ob dies viel besser wirkt als bisherige Verfahren. Genau deshalb wird zurzeit ein Pilotprojekt in Niedersachsen durchgeführt.

Was sind die bekannten Fakten? Die Rader Hochbrücke hat eine prognostizierte Restnutzungsdauer von 12 Jahren. Diese Vermutung basiert auf einer angenommenen Fahrzeugfrequenz und insbesondere einer Geschwindigkeitsbeschränkung auf 60 km/h für LKWs mit mehr als 7,5 t. Doch leider halten sich die wenigsten LKW-Fahrer auf den 1,5 km an diese Geschwindigkeitsbeschränkung.

Diese permanente Geschwindigkeitsüberschreitung führt zu stärkeren Schwankungen der Brücke und dieses Aufschwingen belastet diese so stark, dass damit die Restnutzungsdauer vermutlich erheblich sinkt. Da ein Neubau ebenfalls mit ca. 12 Jahren kalkuliert wird, besteht dringender Handlungsbedarf, die jetzige Brücke so lange wie möglich zu erhalten.

Ich gebe zu, dass mehrere Annahmen hypothetisch sind. Kommt es jedoch zu einer deutlich verringerten Nutzungszeit der Brücke, ist auf dieser sog. Europabrücke ein Verkehrschaos garantiert und dieses darf es nicht geben.

Daher muss dringend die Geschwindigkeit der LKWs reduziert werden. Varianten für Geschwindigkeitskontrollen gibt es viele. Der Nachteil ist bei allen in Deutschland eingesetzten Geschwindigkeitsmessgeräten, dass diese nicht über eine längere Straßen-Distanz die Geschwindigkeitsüberprüfung realisieren, sondern nur direkt am Messpunkt. Den Effekt kennen wir, es wird genau vor dem Blitzer gebremst und danach wieder Gas gegeben. Dieses ist bei stark frequentierten Straßen sehr stauproduzierend und nützt der Brücke nicht.

Die Abschnittkontrolle ist ein neues Messverfahren, welches bereits in den Niederlanden und in Österreich praktiziert wird. Die sog. „Section Control“ kann eine Möglichkeit sein, auf dieser Autobahnbrücke eine Geschwindigkeitsreduzierung auf einem kompletten Streckenabschnitt zu erreichen. Der Deutsche Verkehrsgerichtstag hatte bereits 2009 vorgeschlagen, die Section Control in einem Bundesland zu testen. Der Bundesrat hat einem Pilotversuch für eine Testphase in einem Bundesland zugestimmt und dieser Versuch soll ab Frühjahr 2015 für 18 Monate in Niedersachsen durchgeführt werden.

Sollten die datenschutzrechtlichen Bedenken nicht ausgeräumt werden können, wird es sicherlich keine Zustimmung zu weiteren Vorhaben geben. Sollte der Feldversuch erfolgreich sein, können weitere Vorhaben durchgeführt werden. Es ist fraglich, wie FDP und Piraten suggerieren, schon im Vorwege der Testphase auf der B6 die Ergebnisse und ein datenrechtliches Scheitern zu kennen und daher die Ablehnung zu formulieren.

Wir sind uns bei den Diskussionen über die Unfallstatistik im Hause immer einig, dass wir die Zahl der Unfälle und insbesondere der Opfer senken wollen. Sollte der Feldversuch in Niedersachsen hier ebenso erfolgreich sein, wie dort gehofft wird, muss man sich dieses sicher noch einmal genauer anschauen und nicht von vornherein ausschließen.

Ich beantrage Überweisung in den Wirtschaftsausschuss und mitberatend in den Innen- und Rechtsausschuss.