B 9414

NZV
Neue Zeitschrift für Verkehrsrecht

Haftungs- und Versicherungsrecht, Straf- und Ordnungswidrigkeitenrecht, Verwaltungsrecht

In Zusammenarbeit mit der
Neuen Juristischen Wochenschrift

herausgegeben von
Dr. Thomas Almeroth
Dr. Peter Dauer
Prof. Dr. Matthias Graw
Prof. Dr. Reinhard Greger
Sebastian Gutt
Prof. Dr. Christian Huber
Katrin Hühnermann
Jürgen Jahnke
Dr. Oliver Klein
Dr. Benjamin Krenberger
Prof. Dr. Klaus Langwieder †
Dr. Matthias Quarch
Dr. Andreas Quentin
Urban Sandherr
Rupert Schubert
Dr. Philipp Schulz-Merkel
Karin Spillecke
Christian Weibrecht
Wolfgang Wellner
Prof. Dr. Dr. Martin Will

www.nzv.beck.de

C.H.BECK

2/2021

4. Februar 2021
34. Jahrgang S. 57–112

Aus dem Inhalt

F. Herber
Die Fernstraßenreform 2021 57

P. Schrader
Umsetzung der Warenkauf-Richtlinie: Auswirkungen auf die Haltbarkeit von Fahrzeugen mit digitalen Elementen 67

D. Klesczewski
Zur Einschränkung der Beteiligung der Staatsanwaltschaft am Zwischenverfahren in Bußgeldsachen 72

J. Wick/A. Gutman
Der Wert der gezogenen Nutzungen bei der Rückabwicklung von PKW-Leasingverträgen 78

C. Hecken
Ist die Handy-Nutzung am Steuer derzeit verboten? 84

EuGH
Keine Strafbarkeit wegen Verstoßes gegen ein Fahrverbot bei Unkenntnis der vorangegangenen Strafbefehlszustellung über einen Bevollmächtigten (*F. Bollacher*) 95

BVerwG
Erfolglose Nichtzulassungsbeschwerde zur Abschnittskontrolle in Niedersachsen (*D. Müller*) 99

BGH
Vorläufige Fortgeltung der Verjährungsregeln beim Gebrauchtwagenkauf (*T. Almeroth*) 102

KG
Freie Beweiswürdigung bezüglich Wahrnehmung von Verkehrszeichen (*C. Rinio*) 107

EuGH
Rechtswidrigkeit der Höhe der deutschen Lkw-Maut (*C. Vyvers*) 111

stellungen und Vollstreckungen erfolgen können und die den Weg über die verpflichtende Benennung eines Zustellungsbevollmächtigten zunehmend entbehrlich machten.[12]

Sollte der Entwurf Gesetz werden, wäre die Problematik tatsächlich weitgehend entschärft, wenn auch auf Kosten eines erhöhten Zustell- und Vollstreckungsaufwands. Die europäische Rechtsprechung käme allenfalls noch bei wohnsitzlosen EU-Inländern zum Tragen, denn insoweit bliebe § 132 StPO anwendbar. Auch auf die freiwillige Benennung eines Zustellungsbevollmächtigten dürfte die Rechtsprechung nicht anwendbar sein.[13]

Aber selbst für den Fall des Fortbestands des jetzigen § 132 StPO steht zu erwarten, dass die Staatsanwaltschaften von der bisherigen, mit zunehmender Rechtsunsicherheit verbundenen Praxis allmählich Abstand nehmen und mit Erlass entsprechender Strafbefehle zugleich deren Zustellung ins Ausland beantragen. Dies dürfte sich im Interesse aller Beteiligten insbesondere empfehlen, wenn mit dem Strafbefehl nicht nur eine Geldstrafe verhängt, sondern zugleich Anordnungen wie ein Fahrverbot oder die Entziehung der Fahrerlaubnis erfolgen sollen.

12 S. 89 des Regierungsentwurfs.
13 Vgl. Zündorf NStZ 2017, 41, 43.

Verwaltungsrecht

3 *Erfolglose Nichtzulassungsbeschwerde zur Abschnittskontrolle in Niedersachsen

GG Art. 70 I, 72 I, 74 I Nr. 1 und 22; VwGO § 132 II Nr. 1, 2, 3; NdsPOG § 32 VI

Gegen die Gesetzgebungskompetenz des Landes Niedersachsen zur Regelung der Abschnittskontrolle bestehen keine Bedenken, weil der Bundesgesetzgeber von seiner konkurrierenden Gesetzgebungskompetenz für das Straßenverkehrsrecht in Bezug auf die Verkehrsüberwachung nicht abschließend Gebrauch gemacht hat (Leitsatz des Bearbeiters).

BVerwG, Beschluss vom 31.7.2020 – 3 B 4/20

Zum Sachverhalt (zusammengefasst vom Verfasser der Anmerkung, vollständig in der BeckRS 2020, 23099): Der Kläger wandte sich mit einer Unterlassungsklage gegen die abschnittsbezogene Geschwindigkeitskontrolle („Abschnittskontrolle" oder „Section Control"), die der Beklagte auf einem Streckenabschnitt von rund 2,2 km auf der Bundesstraße 6 (B 6) eingerichtet hat.

Auf einen Eilantrag des Klägers hatte das VG Hannover[1] dem Beklagten im Wege der einstweiligen Anordnung vorläufig untersagt, mit der Abschnittskontrolle Kennzeichen der vom Kläger geführten Fahrzeuge zu erfassen. Daraufhin setzte der Beklagte die Anlage außer Betrieb. Die gegen diesen Beschluss gerichtete Beschwerde der Beklagten hat das OVG Lüneburg mit Beschluss vom 10.5.2019 zurückgewiesen.[2]

Am 24.5.2019 ist § 32 VII des Niedersächsischen Polizei- und Ordnungsbehördengesetzes – NdsPOG[3] in Kraft getreten (im Folgenden: § 32 VII NdsPOG aF). Diese Regelung, die durch das Gesetz zur Änderung des Niedersächsischen Polizei- und Ordnungsbehördengesetzes vom 17.12.2019[4] mit Wirkung zum 28.12.2019 zu § 32 VI NdsPOG wurde, bildet die Rechtsgrundlage für die Abschnittskontrolle.

Daraufhin hat der Beklagte am 29.5.2019 beim OVG Lüneburg beantragt, den Beschluss vom 10.5.2019 zu ändern. § 32 VII NdsPOG aF enthalte nunmehr die vom VG für erforderlich gehaltene gesetzliche Ermächtigungsgrundlage für die Abschnittskontrolle. Das OVG hat dem Änderungsbegehren mit Beschluss vom 3.7.2019[5] entsprochen und den Antrag des Klägers auf Erlass einer einstweiligen Anordnung abgelehnt. Mit Urteil vom 13.11.2019 hat das OVG Lüneburg[6] das Urteil des VG Hannover vom 12.3.2019 geändert und die Klage abgewiesen.

Mit seiner Beschwerde wandte sich der Kläger gegen die Nichtzulassung der Revision in diesem Urteil. Die Beschwerde hatte keinen Erfolg.

Aus den Gründen (gekürzt, vollständig in NJW 2020, 3401 und in der BeckRS 2020, 23099): [10] 2. Die Rechtssache hat nicht die von ihm geltend gemachte grundsätzliche Bedeutung (§ 132 II Nr. 1 VwGO).

[12] a) Der Kläger misst der Rechtssache zum einen deshalb grundsätzliche Bedeutung im Sinne von § 132 II Nr. 1 VwGO bei, weil – wie das Berufungsgericht selbst ausführe – die Zuordnung der Abschnittskontrolle als neuartiger Form der Geschwindigkeitsüberwachung zu einer Gesetzgebungsmaterie noch nicht geklärt sei. Erörtert werde neben der Qualifikation als Teil des Strafverfahrens - respektive des Ordnungswidrigkeitenrechts auch eine Einordnung als Maßnahme der Strafverfolgungsvorsorge.

[13] aa) Die Beschwerdebegründung lässt jedoch die nach § 133 III 3 VwGO erforderliche Auseinandersetzung mit den rechtlichen Erwägungen vermissen, die das Berufungsgericht dazu geführt haben, die Gesetzgebungskompetenz des Landes für die Einführung der Abschnittskontrolle zu bejahen. Das Berufungsgericht hat ausführlich dargelegt, weshalb das Land Niedersachsen auf der Grundlage der sich aus der Grundnorm des Art. 70 I GG ergebenden Landesgesetzgebungskompetenz für das allgemeine Gefahrenabwehrrecht und, nachdem der Bundesgesetzgeber von seiner konkurrierenden Gesetzgebungskompetenz für das Straßenverkehrsrecht (Art. 74 I Nr. 22 GG) in Bezug auf die Verkehrsüberwachung nicht abschließend Gebrauch gemacht habe, auch nach Art. 72 I GG befugt gewesen sei, die in Rede stehenden Regelungen zur Abschnittskontrolle zu treffen. Nachdem die bundesgesetzlichen Regelungen in Bezug auf die Verkehrsüberwachung nicht abschließend seien, bedürfe es – so das Berufungsgericht – keiner weitergehenden Zuordnung zu einer der im Zusammenhang mit der Abschnittskontrolle in Betracht gezogenen Gesetzgebungsmaterien. In der Beschwerdebegründung wird nicht herausgearbeitet, inwieweit in Bezug auf diese Herleitung der Landesgesetzgebungskompetenz noch in einem Revisionsverfahren klärungsbedürftige entscheidungserhebliche Rechtsfragen verbleiben. Insbesondere fehlt es an Darlegungen dazu, weshalb – entgegen der Auffassung des Berufungsgerichts – die bisher vom Bundesgesetzgeber erlassenen Regelungen zur Verkehrsüberwachung abschließend seien und deshalb eine Sperrwirkung gegenüber dem Landesgesetzgeber entfalten sollten.

[14] bb) In einem Revisionsverfahren klärungsbedürftige Fragen in Bezug auf die vom Land Niedersachsen in Anspruch genommene Gesetzgebungskompetenz bestehen ebenso wenig mit Blick auf die konkurrierende Bundesgesetzgebungskompetenz für das Straf- und Ordnungswidrigkeitenrecht (Art. 74 I Nr. 1 GG). Dem Wortlaut von § 32 VII 1 NPOG a. F. ist eindeutig zu entnehmen, dass die dort erteilte Ermächtigung zur Anfertigung von Bildaufzeichnun-

1 Beschl. v. 12.3.2019 – 7 B 850/19, BeckRS 2019, 3285.
2 ZD 2019, 377.
3 NdsGVBl. 2019, 88.
4 NdsGVBl. 2019, 428.
5 NJW 2019, 2951.
6 NZV 2020, 145 (m. Anm. Müller).

gen zum Zweck der Gefahrenabwehr erfolgt; nach dieser Bestimmung dient die Anfertigung der Bildaufzeichnungen der Verhütung der Überschreitung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von Kraftfahrzeugen. Zugleich wurde in der mündlichen Verhandlung vor dem Berufungsgericht geklärt, dass der vom Kläger geltend gemachte Unterlassungsanspruch Streitgegenstand des vorliegenden Verfahrens (nur) insoweit ist, als er sich auf den präventiven Teil der Überwachung bezieht, also insbesondere auf die Anfertigung der ersten beiden Fotos, nicht dagegen des dritten und vierten Fotos.

[24] 3. Die Voraussetzungen für eine Revisionszulassung wegen Abweichung des angegriffenen Urteils von der Rechtsprechung des BVerfG (§ 132 II Nr. 2 VwGO) sind ebenfalls nicht erfüllt. ...

[27] Damit wird in der Beschwerde entgegen den nach § 133 III 3 VwGO bestehenden Darlegungserfordernissen kein rechtlicher Obersatz im Urteil des Berufungsgerichts herausgearbeitet, der von den vom Kläger angeführten Rechtssätzen aus der Rechtsprechung des BVerfG abweicht; geltend gemacht wird in der Sache vielmehr eine unzutreffende Anwendung der vom BverfG entwickelten rechtlichen Obersätze. Das Berufungsgericht nimmt auf die genannte Entscheidung des BVerfG ausdrücklich Bezug und zitiert den dort entwickelten Maßstab. Seine Erwägung, dass, wenn polizeiliche Kontrollen an ein gefährliches oder risikobehaftetes Tun beziehungsweise an die Beherrschung besonderer Gefahrenquellen anknüpfen, schon dann ein dem Verhältnismäßigkeitsgrundsatz genügender Grund liegen kann, ist ebenfalls dem Beschluss des BVerfG vom 18.12.2018 entnommen (BVerfGE 150, 244 Rn. 94). Überdies geht die Divergenzrüge daran vorbei, dass sich die Erfassung und die Verarbeitung der Daten bei der Abschnittskontrolle einerseits und der automatisierten Kennzeichenerfassung in dem vom BVerfG entschiedenen Fall zum bayerischen Polizeiaufgabengesetz andererseits insbesondere mit Blick auf die jeweilige Zielrichtung (Verhinderung von Geschwindigkeitsüberschreitungen bzw. Fahndung), auf die bei der Abschnittskontrolle anders als bei der Kennzeichenerfassung zu Fahndungszwecken erfolgende offene Datenerhebung und auf die bei der Abschnittskontrolle vorgenommene Verschlüsselung der Fahrzeugdaten deutlich unterscheiden.

[28] 4. Schließlich lässt sich der Beschwerde auch kein Verfahrensmangel entnehmen, auf dem die Entscheidung des Berufungsgerichts beruhen kann (§ 132 II Nr. 3 VwGO).

[29] a) Der Kläger sieht einen solchen Verfahrensfehler darin, dass das Berufungsgericht keine Feststellungen dazu getroffen habe, weshalb der Beklagte über Daten zur werktäglichen Nutzung der Messstrecke, zur Senkung der mittleren Geschwindigkeit und zur erhöhten Befolgung der Geschwindigkeitsbeschränkung infolge der Abschnittskontrolle verfüge, obwohl nach § 32 VII Satz 3 NPOG a. F. die Daten aller Nichttrefferfälle sofort automatisch zu löschen seien. Dieser Widerspruch im Beklagtenvortrag hätte sich dem Berufungsgericht aufdrängen müssen.

[30] Welche Verfahrensvorschrift das Berufungsgericht damit verletzt haben soll, wird in der Beschwerde nicht konkretisiert. Wertet man das Vorbringen dahingehend, dass damit ein Verstoß gegen die gerichtliche Pflicht zur Sachverhaltsermittlung (§ 86 I VwGO) gerügt werden soll, erweist sich die Rüge als unbegründet. Einen entsprechenden Beweisantrag hatte der Kläger im Berufungsverfahren nicht gestellt. Die von ihm nun vermisste Sachaufklärung und Beweiserhebung musste sich dem Berufungsgericht auch nicht aufdrängen. Von einem Widerspruch im Beklagtenvortrag, wie ihn der Kläger unterstellt, und einem daraus resultierenden Erfordernis weiterer Aufklärung musste das Berufungsgericht nicht ausgehen. Die Angaben zu den Auswirkungen der Abschnittskontrolle stammen aus einer von der Physikalisch-Technischen Bundesanstalt Braunschweig (PTB) durchgeführten wissenschaftlichen Begleituntersuchung des Pilotbetriebes, die auf Verkehrsflussmessungen mit einem speziellen Radarsensor zurückgreift (vgl. Kupper, NZV 2019, 233 f.).

[31] b) Der Kläger rügt außerdem eine Verletzung seines Anspruchs auf rechtliches Gehör aus Art. 103 I GG. Sie liege darin, dass das Berufungsgericht keine nachvollziehbaren Feststellungen dazu getroffen habe, ob es sich bei dem in Rede stehenden Streckenabschnitt um einen Unfallschwerpunkt handele. Das Bild auf Seite 39 der PTB-Mitteilungen 2/2019, auf das das Berufungsgericht in seinem Urteil abstelle, sei ebenso wenig Gegenstand des Verfahrens gewesen wie die PTB-Mitteilungen selbst. Hätte das Berufungsgericht ihm rechtliches Gehör gewährt, hätte er darauf hinweisen können, dass es sich bei dem Verfasser des Aufsatzes um einen Mitarbeiter des Landespolizeipräsidiums handele, das die Anlage zur Abschnittskontrolle betreibe, sowie darauf, dass es bei der hier nach den eigenen Zahlen des Beklagten festzustellenden Unfallquote von 0,000001 % nicht um einen Unfallschwerpunkt handele.

[32] Diese Rüge geht daran vorbei, dass der Kläger bereits in seiner Berufungserwiderung vom 26.6.2019 unter Bezugnahme auf die von ihm auch in der Beschwerde angeführte Unfallquote ausdrücklich geltend gemacht hatte, es handele sich bei dem für die Abschnittskontrolle ausgewählten Streckenabschnitt nicht um einen Unfallschwerpunkt. Diesen Vortrag hat das Berufungsgericht im Tatbestand seines Urteils in Kurzform wiedergegeben. Ein Vortrag des Klägers zum Vorliegen eines Unfallschwerpunktes ist demnach nicht unterblieben, sondern erfolgt und vom Berufungsgericht zur Kenntnis genommen worden. Die Beschwerdebegründung enthält keine Ausführungen dazu, was der Kläger noch hätte ergänzend vortragen wollen und inwieweit der wegen der vermeintlichen Verletzung seines Anspruchs auf rechtliches Gehör unterbliebene Vortrag zum Vorliegen eines Unfallschwerpunkts entscheidungsrelevant gewesen wäre. Das Berufungsgericht geht davon aus, dass eine, zumal offene, Überwachung der Einhaltung der Geschwindigkeit keiner besonderen einzelfallbezogenen Rechtfertigung bedürfe, sondern "anlasslos" zulässig sei; außerdem lasse sich § 32 VII NPOG a. F. kein Verkehrsteilnehmer schützendes Auswahlermessen hinsichtlich der zu überwachenden Strecke entnehmen.

[33] Dass der Verfasser des Aufsatzes in den PTB-Mitteilungen Mitarbeiter des Referats 24 "Einsatz und Verkehr" des Landespolizeipräsidiums ist, wird in dem Aufsatz ausdrücklich offengelegt; dieser Umstand war für das Berufungsgericht, das diesen Aufsatz ohnehin nur ergänzend herangezogen hat, daher auch ohne einen entsprechenden Hinweis des Klägers ohne Weiteres ersichtlich...

Anmerkung von Prof. Dr. Dieter Müller:*

Mit dem vorliegenden Beschluss hat die neue Anlage zur Geschwindigkeitsüberwachung, die bislang ausschließlich in Niedersachsen eingesetzt wird, nun auch die höchstrichterli-

* Der Verfasser lehrt Verkehrsrecht an der Sächsischen Hochschule der Polizei in Rothenburg/Oberlausitz.

chen Weihen erhalten und ist damit de facto juristisch nicht mehr angreifbar.

Im Januar 2021 wurde vom erstinstanzlich tätigen Rechtsanwalt Verfassungsbeschwerde eingelegt, deren Text im Internet frei zugänglich veröffentlicht wurde.[7] Die ersten zwanzig Seiten der insgesamt 30 DIN-A-4-Seiten umfassenden Verfassungsbeschwerde beinhalten die Wiedergabe der bisherigen Prozessgeschichte. Auf S. 21 der Verfassungsbeschwerde belehrt der Rechtsvertreter die Richter des BVerfG mit den Worten "das Bundesverfassungsgericht ist keine Superrevisionsinstanz". Er sieht in den Entscheidungen des OVG Lüneburg sowie des BVerwG eine Grundrechtsverletzung der Grunderechte seines Mandanten gem. Art. 2 I iVm 1 I GG und Art. 101 I 2 GG. Zudem sieht er die "vermeintliche Ermächtigungsnorm (für) materiell nicht mit dem Grundgesetz vereinbar" an, speziell hält er einen Verstoß der ergangenen Judikate gegen den Verhältnismäßigkeitsgrundsatz im engeren Sinn für gegeben. Es ist zwar bereits fraglich, ob das BVerfG die Verfassungsbeschwerde zur Entscheidung annehmen wird, aber falls dies der Fall sein wird, bleibt zu hoffen, dass von der zuständigen Kammer des BVerfG in einem veröffentlichten Nichtannahmebeschluss deutlich Stellung zur Gesetzgebungskompetenz des Bundes oder der Länder für die gefahrenabwehrende Tätigkeit der Verkehrsüberwachung mittels Überwachungstechnik bezogen wird. Wünschenswert ist nämlich zur Rechtssicherheit deren klare Abgrenzung zur beweissicheren Dokumentation von Verkehrsverstößen, damit Bußgeldgerichte deutschlandweit nicht weiterhin mit pauschalisierend vorformulierten anwaltlichen Schriftsätzen befasst werden müssen, die bereits unisono die gesetzlichen Grundlagen der Verkehrsüberwachung in Frage stellen.

Zum juristischen Inhalt des Beschlusses ist wenig zu erläutern. Das BVerwG hat den Beschwerdeführer mit sehr verständlicher Begründung klar und deutlich in seine juristischen Schranken gewiesen. Dabei ließ der Senat ausdrücklich offen, ob eine Gesetzgebungskompetenz des Landes Niedersachsen gem. Art. 70 I GG gegeben sei oder eine konkurrierende Gesetzgebungskompetenz des Bundes gem. Art. 74 I Nr. 22 GG. Nach wie vor sprechen allerdings die besseren Argumente für eine Gesetzgebungskompetenz des Bundeslandes.[8] Nicht offen ließ das BVerwG seine Gedanken zur professionellen Ausgestaltung der gesetzlichen Grundlage durch den Landesgesetzgeber sowie der rechtmäßigen Ermessensanwendung der handelnden Polizei Hannover, als Betreiberin der Anlage. Deren Erwägungen waren in Bezug auf die Auswahl der Strecke für das Pilotprojekt sowie dessen wissenschaftliche Begleitung nach Auffassung des BVerwG sachlich ebenso gut begründet wie die faire Transparenz des behördlichen Handelns durch eine offene und für jeden Kraftfahrzeugführer deutlich sichtbare Ankündigung der praktizierten Überwachungsmethode mittels Zusatzzeichen. Im Endergebnis dieser höchstrichterlichen Bewertung wird der Polizei als Überwachungsbehörde damit ein großer Beurteilungsspielraum eröffnet, dort die gefahrene Geschwindigkeit zu überwachen, wo sie es aus sachlichen Gründen für erforderlich hält. Wenn es den Bürgern des Bundeslandes dann auch noch so vorbildlich transparent erklärt wird wie in der Region Hannover, darf die Verkehrssicherheitsarbeit der Polizei auf diese Weise zu Recht einen großen Gewinn an bürgernahem Handeln verzeichnen.

Die Erfolge des Systems wurden unlängst im Rahmen der Innenministerkonferenz der Öffentlichkeit präsentiert.[9] Aus dem Blickwinkel des Gesetzeszwecks, die Verkehrssicherheit zu erhöhen und dadurch die Grundrechte auf Leben und körperliche Unversehrtheit aus Art. 2 II GG so effektiv wie möglich zu schützen,[10] ist die neu eingeführte Methode sehr erfolgreich.

In den drei Jahren vor dem Beginn der Bauphase, die von 2012 bis 2014 dauerte, wurden von der Polizei Hannover insgesamt 26 Verkehrsunfälle an der späteren Messtrecke registriert, bei denen insgesamt drei Personen ihr Leben verloren sowie vier weitere schwer und zehn Personen leicht verletzt worden sind. Während der Laufzeit des regulären Messbetriebs (Dezember 2018 – März 2019 und November 2019 – November 2020) gab es keine Verkehrsunfälle mit verletzten Personen mehr. Wohl aber sind seit der Inbetriebnahme der Abschnittskontrolle im November 2019 bis Ende November 2020 mehr als 1.750 Geschwindigkeitsüberschreitungen geahndet worden, wobei sich 85 % im Bereich des Verwarnungsgeldes befanden und 15 % im Bereich des Bußgeldes. In lediglich 20 der mehr als 1.750 Verfahren kam es zu Einsprüchen und in keinem einzigen weiteren Fall wurde das neue standardisierte Messverfahren technisch angezweifelt. Dabei fuhr die überwiegende Mehrzahl aller tatsächlich gemessenen Kraftfahrzeugführer im erlaubten Rahmen. In der öffentlichen Diskussion gerät dieser Fakt oft genau deswegen in den Hintergrund, weil sich die ertappten Verkehrssünder oftmals lautstark und öffentlichkeitswirksam über die angeblich unrechtmäßige Behandlung durch den Staat beschweren, sodass der vollkommen falsche Eindruck willkürlichen Staatshandelns gegen „brave Autofahrer" entsteht. Genau das Gegenteil ist der Fall. Es handelt sich um mediale Ablenkungsmanöver nicht einsichtsfähiger Rechtsbrecher wie das des bis vor das BVerwG gezogenen Autofahrers, dessen Rechtsanwalt zudem den juristischen Anforderungen an eine Nichtzulassungsbeschwerde nicht einmal ansatzweise juristisch gerecht wurde.

Tatsächlich beweist die Einführung dieser – lediglich in Deutschland neuen – Messtechnik, dass das Ziel, die Verkehrsteilnehmer vor den Gefahren durch geschwindigkeitsinduzierte Verkehrsunfälle effektiv zu schützen, erreicht werden konnte. Die Messtechnik wird auch, deutlich sichtbar an der sehr geringen Einspruchsquote von kaum mehr als 1 %, von den Kraftfahrzeugführern akzeptiert. Warum die anderen Bundesländer die Verkehrsteilnehmer auf den Straßen ihrer Bundesländer nicht ebenfalls so effektiv schützen, obwohl nun eine selbst höchstrichterlich abgesegnete Rechtsgrundlage einfach in das Polizei- und Ordnungsrecht des jeweils anderen Bundeslandes übertragen werden müsste, bleibt schleierhaft. Vielleicht sind es die Kosten einer solchen Anlage, die abschreckend wirken. Schließlich stehen den bislang im ersten Jahr des Pilotprojektes vereinnahmten Verwarn- und Bußgeldern in Höhe von ca. 60.000 Euro die Investitionskosten der Anlage i. H. v. bislang 505.000 Euro (Anlagemiete plus sonstige Kosten) gegenüber. Es muss dabei jedes Bundesland selbst darüber entscheiden, wie viel ihm der Schutz von Menschenleben wert ist. Niedersachsen darf da nunmehr gerne als positives Beispiel genannt werden.

7 https://wiki.freiheitsfoo.de/uploads/Main/20201014-VB-section-control.pdf, auch zum Folgenden.

8 Vgl. dazu näher, Müller, Dieter, „Section Control" – eine neue Überwachungstechnik im verkehrsrechtlichen Zwielicht?, in: NZV 2019, 279 ff. (284).

9 Niedersächsisches Ministerium für Inneres und Sport (Hrsg.), Verkehrsüberwachung durch Abschnittskontrolle, Hannover, Dezember 2020; im kostenfreien Download unter https://www.innenministerkonferenz.de/IMK/DE/termine/to-beschluesse/20201209-11/anlage-zu-top-24.pdf?__blob=publicationFile&v=2, auch zum Folgenden.

10 Vgl. dazu Müller, Dieter, Gibt es eine staatliche Schutzpflicht für Leben und körperliche Unversehrtheit im Normgefüge des Verkehrsrechts?, in: NZV 2019, 161 ff.