

**Kleine Anfrage zur schriftlichen Beantwortung
gemäß § 46 Abs. 1 GO LT
mit Antwort der Landesregierung**

Anfrage der Abgeordneten Jörg Bode, Jan-Christoph Oetjen, Hermann Grupe und Horst Kortlang (FDP)

Antwort des Niedersächsischen Ministeriums für Wirtschaft, Arbeit, Verkehr und Digitalisierung namens der Landesregierung

Kann sich die Landesregierung ein neues Pilotprojekt zur Vermeidung von Wildunfällen vorstellen?

Anfrage der Abgeordneten Jörg Bode, Jan-Christoph Oetjen, Hermann Grupe und Horst Kortlang (FDP), eingegangen am 19.02.2019 - Drs. 18/2959
an die Staatskanzlei übersandt am 25.02.2019

Antwort des Niedersächsischen Ministeriums für Wirtschaft, Arbeit, Verkehr und Digitalisierung namens der Landesregierung vom 25.03.2019

Vorbemerkung der Abgeordneten

Jedes Jahr finden auf unseren Straßen Hunderttausende von Wildunfällen statt. 2017 sind in Deutschland hierbei zehn Personen ums Leben gekommen, 606 wurden schwer und 2 308 leicht verletzt. Neben den Personen- und Sachschäden ist jeder Wildunfall auch mit dem Verlust oder der erheblichen Verletzung der beteiligten wildlebenden Tiere verbunden. Die Zahl der getöteten Wildtiere geht artübergreifend in die Tausende. Nach Bayern finden die meisten Wildunfälle in Niedersachsen statt. Zur Vermeidung von Wildunfällen dienen in erster Linie eine Reduzierung der Geschwindigkeit sowie eine aufmerksame Beobachtung der Fahrbahnrande.

Zur Vermeidung von Wildunfällen wurden in der Vergangenheit Wildwarnreflektoren getestet. Die Ergebnisse dieser Untersuchungen sind nicht eindeutig und stehen teilweise in der Kritik. Wörtlich hieß es: „Blaue Reflektoren am Straßenrand können die Zahl von Wildunfällen laut einer Studie nicht verringern. Bei der Untersuchung auf 150 Teststrecken in den Landkreisen Göttingen (Niedersachsen), Höxter (Nordrhein-Westfalen) sowie Kassel und Lahn-Dill (beide Hessen) hätten sich die Reflektoren als wirkungslos erwiesen, sagte der Göttinger Waldökologe Christian Ammer“ (*Spiegel online*, 23.10.2018).

Die Bayerische Staatsregierung startet im Februar 2019 ein dreijähriges Pilotprojekt auf vier Pilotstrecken mit einem neuen Warnsystem gegen Wildunfälle. Die bisherigen Wildwarner haben die Lichtstrahlen der Kraftfahrzeuge über farbliche Reflektoren an den Leitpfosten in den Straßenseitenraum umgelenkt und sollten so die Wildtiere warnen. Das neue Warnsystem soll jetzt die Wildtiere im Straßenseitenraum erkennen und die Fahrzeugführer aktiv warnen. Das Bayerische Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr erklärte am 01.02.2019 hierzu: „Innenstaatssekretär Eck verspricht sich von dem Projekt wertvolle Erfahrungen, um die Wildunfallzahlen zu senken: ‚Unser Ziel ist, die Fahrzeugführer im Gefahrenfall rechtzeitig zu warnen, damit sie durch eine angepasste Fahrweise einen Zusammenstoß mit querenden Wildtieren verhindern können.‘ Denn anders als andere Wildwarnsysteme setzt AniMot nicht auf eine Abschreckung der Tiere, sondern auf eine effiziente Warnung der Autofahrer. Ein kleines Gerät am Straßenleitpfosten überwacht das Gebiet rund um die Straße und aktiviert eine integrierte gelbe Warnlampe, sobald es Wildtiere am Straßenrand erkennt. Gleichzeitig sendet AniMot eine Warnung an die Module der benachbarten Leitpfosten, die ebenfalls aufleuchten. Verkehrsteilnehmer werden so bereits in ausreichender Entfernung gewarnt und daran erinnert, langsam und vorausschauend zu fahren“ (<http://www.stmb.bayern.de/med/pressemitteilungen/pressearchiv/2019/4/index.php>).

Vorbemerkung der Landesregierung

Allgemeines

Die Prävention von Wildunfällen spielt in der Verkehrssicherheitsarbeit in Niedersachsen seit Jahren eine große Rolle. Neben dem instinktiven Verhalten der Tiere sind die nicht angepasste Geschwindigkeit vieler Autofahrer in Wildwechselzonen, Nichtbeachtung der Warnschilder und Unkenntnis über das Wildverhalten zu den verschiedenen Tages- und Jahreszeiten die Hauptunfallursachen.

Die Gefahr, dass Wild direkt vor einem Fahrzeug über die Straße wechselt, besteht das ganze Jahr über. Zu bestimmten Jahreszeiten ist sie allerdings besonders groß: Über das Jahr verteilt häufen sich Wildunfälle vor allem im Mai sowie im Oktober und November.

Fachleute gehen davon aus, dass die Zahl der Wildunfälle an einer Straße - die sich zum weit überwiegenden Teil auf Schalenwild (Reh-, Schwarz-, Dam- und Rotwild) beschränken - auch davon abhängen kann, inwieweit die Jägerschaft durch gezielten Abschuss - insbesondere auch in der Nähe von Straßen - die Wilddichte in einer Region beeinflusst und welche Feldfrüchte in Straßennähe angebaut würden. Daher seien auch Vorher-Nachher-Vergleiche der bloßen Unfallzahlen kritisch zu hinterfragen. Auch die Straßenraumgestaltung trägt vermutlich zur Häufigkeit von Wildunfällen bei (je eher sich Wild und Autofahrer sehen können, desto größer sind die Möglichkeiten der Beteiligten, einen Wildunfall zu vermeiden).

Bisherige Untersuchungen und Projekte zu optischen und olfaktorischen Maßnahmen kamen häufig zu dem Ergebnis, dass eine Wirkung zwar nicht auszuschließen sei. Allerdings bewegten sich diese Auswertungen in der Regel nicht auf einem aussagekräftigen Signifikanzniveau (z. B. zu kurze Auswertzeit, Veränderungen der maßgeblichen Einflussgrößen Wilddichte und Verkehrsstärke im Untersuchungszeitraum nicht erfasst und berücksichtigt usw.)

Für die Verhinderung von Wildunfällen ist vor allem auch eine nachhaltige Aufklärungsarbeit nötig; bei den Verkehrssicherheitsaktionen wird die Bevölkerung sensibilisiert, auf die Gefahren hingewiesen und über das richtige Verhalten aufgeklärt. Daneben gibt es zahlreiche Aktionen, die auf das Verhalten der Tiere abzielen. Neben physischen (z. B. Wildschutzzäune, Grünbrücken etc.) gibt es landesweit insbesondere olfaktorische und optische Maßnahmen, die in der Regel von der Jägerschaft in Abstimmung mit der Verkehrsbehörde bzw. dem Straßenbaustraßenverkehrsbehörden angebracht werden. Durch spezielle Reize werden die natürlichen Reflexe des Wildes angeregt, mit Gefahren zu rechnen und sich in Straßennähe besonders vorsichtig zu bewegen.

Für die Anbringung von Wildwarnreflektoren werden von der Straßenbauverwaltung mit der Jägerschaft Nutzungsverträge abgeschlossen.

Eine von vielen weiteren Aktionen war die im April 2011 ins Leben gerufene Verkehrssicherheitskampagne „Gemeinsam gegen Wildunfälle“.

Das Besondere an dieser Aktion sind die vielen Akteure, die gemeinsam an einem Strang ziehen. Neben der Landesverkehrswacht Niedersachsen und der örtlichen Verkehrswacht sind das die ExxonMobil Production Deutschland GmbH, die zuständigen Polizeiinspektionen, die Jägerschaft, die Straßenverkehrsbehörden der Landkreise und die Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr. Flyer und Plakate an Tankstellen und in Geschäften sowie Großplakate und rund 1 500 Dreibeine am Straßenrand machen die Autofahrer auf die dortigen Gefahren aufmerksam. Diese stehen an bisherigen aktuellen Unfallstellen (sowohl polizeilich wie auch bei der Jägerschaft gemeldet). Die Dreibeine werden von Schülern der Berufsbildenden Schulen gebaut, leuchtend angestrichen und von den Jägern in Abstimmung mit Polizei und den Verkehrsbehörden in den Landkreisen im Seitenraum platziert (höchstens sechs Monate).

Warntafeln mit Radar-Detektor

Ende 2011 hat Herr Minister a. D. Bode auf Anfrage des Präsidenten der Landesjägerschaft, Herrn Helmut Dammann-Tamke (MdL), die Schirmherrschaft für ein Verkehrssicherheitsprojekt der Landesjägerschaft übernommen.

Eine aufleuchtende Tafel am Straßenrand warnt dabei Autofahrer nach Meinung eines Experten besser vor Wildwechsel als ein gewöhnliches Schild, da vor allem Pendler statische Warnschilder nicht mehr so bewusst wahrnehmen. Ziel des Modellversuchs war es, zunächst in der Brunftzeit Damwild vor der Kollision mit Autos zu schützen - und die Fahrer zu sensibilisieren.

Die Anlage mit Radar-Detektor reagiert auf die Geschwindigkeit der Fahrzeuge. Ein springender Hirsch leuchtet auf, sobald ein gewisses Tempo überschritten wird.

Eine wissenschaftliche Evaluierung des Projekts ist nicht erfolgt.

Unfallforschung der Versicherer (UDV)

Verglichen mit dem Gesamtunfallgeschehen auf deutschen Straßen stellen Wildunfälle laut UDV nur ein relativ geringes Verletzungsrisiko für Verkehrsteilnehmer dar.

Die überwiegende Anzahl der Wildunfälle geschieht auf Landstraßen. Sie sind Unfälle mit Sachschaden, die oft nicht polizeilich aufgenommen werden.

In einer von der Unfallforschung der Versicherer (UDV) bereits 2007 publizierten Untersuchung zur Wirksamkeit von weißen, roten und akustischen Reflektoren konnte seinerzeit keine Wirkung gegen Unfälle mit Wildbeteiligung nachgewiesen werden. In den letzten Jahren vermehrten sich jedoch Aussagen in der Fachwelt über einen positiven Einfluss blauer Reflektoren. Allerdings fehlte bislang der wissenschaftliche Beleg dafür. Deshalb hat die UDV eine neue Studie konzipiert und finanziert, die durch die Georg-August-Universität Göttingen in Kooperation mit der Universität Zürich durchgeführt wurde. Die zu klärende zentrale Frage war, ob das Anbringen von blauen Reflektoren die Anzahl der Wildunfälle nachhaltig und wirksam reduzieren kann.

Die Studie ist die erste prospektiv geplante und randomisierte Studie im Cross-Over-Design, welche zur Prüfung der Wirksamkeit von Wildwarnreflektoren geplant, durchgeführt und analysiert wurde. Spezifisch ist bei diesem Design, dass auf jedem der untersuchten Straßenabschnitte das Wildunfallaufkommen sowohl mit angebrachten Wildwarnreflektoren als auch ohne Wildwarnreflektoren erhoben wird. Dadurch war es möglich, den Einfluss externer Faktoren auf das Wildunfallgeschehen zu eliminieren und zielgerichtet den kausalen Effekt der Wildwarnreflektoren zu bewerten. Für die Durchführung der Studie wurden 151 Straßenabschnitte von je ca. 2 km Länge aus vier Landkreisen in drei Bundesländern ausgewählt, um auch mögliche regional spezifische Besonderheiten beim Umgang mit Wildunfällen auszugleichen.

Untersucht wurde die Wirksamkeit von drei gängigen, auf dem Markt befindlichen blauen Wildwarnreflektoren, ein hellblauer, ein dunkelblauer und ein mehrfarbiger. Für jeden der drei Reflektortypen wurden jeweils zwei Jahre lang 50 Test- und Kontrollstrecken untersucht.

Die statistische Analyse der Studie beruhte auf einem dem Studiendesign angepassten Poisson-Mischmodell für die Schätzung der relativen Veränderung der erwarteten Anzahl von Wildunfällen pro Straßenkilometer (Wildunfalldichte). Zusätzlich wurden weitere Parameter, die Einfluss auf das Zustandekommen von Wildunfällen haben können, erfasst und hinsichtlich ihrer statistischen Signifikanz geprüft. Darüber hinaus wurden Wärmebildkameras an ausgewählten Straßenabschnitten angebracht, um vor allem das Querungsverhalten von Wildtieren an Straßen mit und ohne Wildwarnreflektoren zu untersuchen.

Die Studie kommt auf Basis der eingesetzten drei unterschiedlichen blauen Wildwarnreflektoren zu folgenden Ergebnissen:

- Die Entwicklung des Unfallgeschehens im Untersuchungszeitraum ist sehr heterogen; auf manchen Strecken gab es mehr, auf anderen weniger Unfälle.
- Eine Reduzierung der Wildunfälle nach Anbringung der untersuchten Wildwarnreflektoren auf allen Untersuchungsstrecken war weder erkennbar noch statistisch nachweisbar. Dies gilt auch für den jeweils betrachteten Reflektortyp.
- Eine Veränderung des Verhaltens der Wildtiere lässt sich nicht erkennen.
- Die internationalen Forschungsergebnisse sind sehr verschieden und lassen keine allgemeine Aussage zur Wirksamkeit der Reflektoren zu.

Die UDV kommt zu dem Ergebnis, dass Wildwarnreflektoren kein geeignetes Mittel darstellen, um Wildunfälle wirksam zu reduzieren.

Um die Zahl der Wildunfälle reduzieren zu können, müssen gemäß UDV demnach andere Maßnahmen ergriffen werden. Die beste Wirksamkeit zur Verhinderung von Wildunfällen wird wohl weiterhin die physische Trennung von Wild und Kraftfahrzeugen sein, wie auf Autobahnen üblich. Dazu gehören z. B. Wildschutzzäune in Verbindung mit Grünbrücken. Aber auch die Sicherung von Wildquerungen (Länge bis etwa 200 m abhängig von Wildart, Tierverhalten und Lebensraum) durch elektronische Wildwarnanzeigen ist denkbar.

Fahrzeugseitig könnte die Weiterentwicklung von Wildwarnsystemen die Fahrer rechtzeitig auch bei Dunkelheit auf Wildtiere auf oder an der Fahrbahn aufmerksam machen und so zu einer rechtzeitigen Geschwindigkeitsanpassung beitragen oder sogar zum Halten des Fahrzeugs führen.

Forschungsprojekt des Institutes für Wildbiologie Göttingen und Dresden

Über einen Zeitraum von vier Jagdjahren (2011 bis 2015) wurden in Schleswig-Holstein an ausgewählten Streckenabschnitten der blaue „Halbkreisreflektor“ sowie der „Duftzaun“ in einem Vorher-Nachher-Vergleich der Wildunfallzahlen auf ihre Wirksamkeit untersucht (zwölfmal Reflektor, achtmal Duftzaun). Als Referenz standen die Wildunfallzahlen für jeweils mindestens drei Vorjahre zur Verfügung (im Mittel 10,8 Wildunfälle/km/Jahr). Neben der Entwicklung der Wildunfallzahlen wurden auch die wichtigsten Einflussfaktoren auf das Wildunfallgeschehen (z. B. Fahrgeschwindigkeit, Verkehrsfrequenz, Lebensraumstruktur) erfasst. Im Untersuchungszeitraum von vier Jahren wurden entlang der Teststrecken insgesamt 552 Wildunfälle dokumentiert. Auf den mit blauen Halbkreisreflektoren ausgestatteten Strecken gingen die Wildunfallzahlen zwischen 41 und 85 % (im Mittel 63 %), auf den mit Duftzaun ausgestatteten Strecken im Mittel um rund 56 % gegenüber den Vorjahren zurück. Es gab weder Hinweise auf eine Gewöhnung des Wildes an die Maßnahmen noch auf eine Verlagerung der Wildunfallereignisse aus den Versuchsstrecken heraus. Bei beiden Maßnahmen fiel jedoch der Rückgang auf den einzelnen Teststrecken sehr unterschiedlich aus. Aufgrund des langen Betrachtungszeitraumes und der Entwicklung der Wildunfallzahlen in den fünf beteiligten Landkreisen können allgemeine Schwankungen oder Trends als Grund für den zum Teil deutlichen Rückgang ausgeschlossen werden. Die Ergebnisse beziehen sich konkret auf die beiden getesteten Maßnahmen unter den jeweiligen Rahmenbedingungen. Wildunfälle basieren auf einem komplexen Wirkungsgefüge. Studien zur Wirksamkeit von Vermeidungsmaßnahmen kommen daher in Abhängigkeit von Rahmenbedingungen und Studienaufbau teils zu sehr unterschiedlichen Ergebnissen.

Der Abschlussbericht kommt zu dem Ergebnis, dass trotz deutlicher Unterschiede auf den Versuchsstrecken insgesamt eine durchweg positive Wirkung des Duftzauns und des blauen Halbkreisreflektors auf das Wildunfallgeschehen festgestellt werden konnte. Beide Maßnahmen könnten somit wichtige Bausteine in der Meinungsbildung zum Thema Wildunfallzahlen sein.

Bayerisches Pilotprojekt

Das in Bayern zur Anwendung kommende System war hier bis zur „Kleinen Anfrage“ nicht bekannt. Beim zuständigen Ministerium in Bayern wurde deshalb um Auskunft gebeten. Es handelt es sich danach um ein Wild-Warnsystem, das wie Wild-Reflektoren an Straßenleitpfosten montiert wird, bei Annäherung von Wild blinkt und somit den Verkehrsteilnehmer warnt.

Die Funktionsweise kann dem Internetauftritt der Firma unter dem Link www.animot.eu entnommen werden. Für das Pilotprojekt in Bayern wurden vier Streckenabschnitte gewählt, die über einen Zeitraum von drei Jahren evaluiert werden sollen. Dabei sollen u. a. die zuverlässige Erfassung von Wild, die Erkennbarkeit des Warnsignals und die Reaktion der Verkehrsteilnehmer sowie der betriebliche Aufwand geprüft werden. Bei erfolgreichem Verlauf muss das System von der Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) zugelassen werden. Für einen flächendeckenden Einsatz werden in Bayern die bisher noch nicht bekannten Kosten für das System eine wesentliche Rolle spielen.

Animot will mit seinem neuartigen Konzept einen Beitrag leisten, um wirtschaftlichen Schaden zu verringern sowie den Schaden an Leib und Leben der Tiere und der Verkehrsteilnehmer zu minimieren. Ein Teil dieses Konzeptes ist ein kleines Gerät, das vollkommen energieautark bei jedem Wetter und rund um die Uhr das Gebiet rund um die Straße überwacht und damit die erweiterten

Augen aller Verkehrsteilnehmer darstellt. Wird ein Wildtier im näheren Umfeld entdeckt, alarmiert AniMot den herannahenden Verkehr, ohne das Wild zu verschrecken oder zu verscheuchen, und erinnert ihn daran, die Geschwindigkeit zu reduzieren, damit Mensch und Tier unbeschadet ihrer Wege ziehen können. Die Firma AniMot motion expert ist überzeugt, dass sich mit AniMot die Zahl der Wildunfälle auf kostengünstige Weise stark verringern lässt.

Bei der Installation der Geräte wurde festgestellt, dass sie auch auf vorbeifahrende Lkw reagieren. Da die Geräte bis zur Anfrage noch nicht „scharf“ geschaltet wurden, kann zu weiteren „Startproblemen“ durch das zuständige Ministerium in Bayern leider noch keine Auskunft erteilt werden. Das Ergebnis dieser Studie sollte abgewartet werden, bevor in Niedersachsen weitere Maßnahmen ergriffen werden. Hinzu kommt, dass die Firma auf Anfragen aus Niedersachsen nach u. a. den Kosten der Geräte nicht reagiert hat.

1. Wie hat sich die Zahl der Wildunfälle in Niedersachsen entwickelt?

Der Polizei Niedersachsen liegen zu diesem Unfallereignis in ihrer Gesamtheit keine validen Zahlen vor. Lediglich bei Verkehrsunfällen mit Personenschaden (Unfallkategorie 1 bis 3) und unter Alkoholeinfluss (Unfallkategorie 6) können diese detailliert ausgewertet werden. Bei Verkehrsunfällen der Kategorie 4 (mit Verkehrsordnungswidrigkeit oder Straftat und Kfz nicht fahrbereit) liegen zwar Zahlenwerte vor, die jedoch in Bezug auf die Fragestellung nicht aussagekräftig erscheinen dürften. Bei Verkehrsunfällen der Kategorie 5 (Sonstige) liegen keine validen Zahlen vor.

Die Beantwortung der Frage orientiert sich in Bezug auf den dargestellten Erhebungszeitraum an der nachfolgenden Darstellung.

Anzahl der polizeilich registrierten Verkehrsunfälle mit Wild auf der Fahrbahn	2016	2017	2018
mit Personenschäden (Kat. 1 bis 3)	331	356	318
mit Verkehrsordnungswidrigkeit oder Straftat und Kfz nicht fahrbereit (Kat. 4)	17	19	17
mit Alkoholeinfluss (Kat. 6)	11	7	3

Quelle: Polizeiliche Auswertesysteme

2. Welche Personen-, Wildtier- und Sachschäden hat es in den vergangenen drei Erhebungszeiträumen gegeben?

Der Polizei Niedersachsen liegen zu diesem Unfallereignis in ihrer Gesamtheit keine validen Zahlen vor. Lediglich bei Verkehrsunfällen mit Personenschaden kann eine Aussage zu den Personenschäden getätigt werden.

Anzahl der Personenschäden bei Verkehrsunfällen mit Wild auf der Fahrbahn	2016	2017	2018
Tödlich Verletzte	2	2	4
Schwerverletzte	72	71	76
Leichtverletzte	316	331	296

Quelle: Polizeiliche Auswertesysteme

3. Gibt es zu den erfassten Unfällen eine Dunkelziffer über weitere Wildunfälle, und falls ja, wie hoch ist die Dunkelziffer zu Wildunfällen in Niedersachsen?

Der Polizei Niedersachsen liegen hierzu keine weiteren Erkenntnisse vor.

4. In welchen Regionen Niedersachsens stellen Wildunfälle einen besonderen Unfall-schwerpunkt dar?

Der Polizei Niedersachsen liegen hierzu keine validen Zahlen vor. Es bestehen lediglich polizeiliche Hinweise, dass insbesondere in den Landkreisen Emsland, Göttingen, Harburg, Heidekreis, Gifhorn, Göttingen, Nienburg (Weser) und Rotenburg (Wümme) in den letzten Jahren im Vergleich zu den weiteren Landkreisen eine vermehrte polizeiliche Aufnahme von Verkehrsunfällen mit Wild auf der Fahrbahn erfolgt ist.

5. Welche Erfahrungen wurden bisher mit sogenannten Wildwarnern gemacht?

Es wird auf die Vorbemerkung verwiesen.

6. Welche Möglichkeiten und Potenziale sieht die Landesregierung generell in der Warnung von Fahrzeugführern oder/und Wildtieren vor einer Kollision durch sogenannte Wildwarner?

Bei der sehr heterogenen Bewertung von Systemen zur Einflussnahme auf Wild in Abhängigkeit von zahlreichen Faktoren lässt sich eine allgemeine Empfehlung nicht aussprechen. Fahrzeugseitig könnte die Weiterentwicklung von Wildwarnsystemen helfen, die Fahrer rechtzeitig auch bei Dunkelheit auf Wildtiere auf oder an der Fahrbahn aufmerksam zu machen und so zu einer rechtzeitigen Geschwindigkeitsanpassung beitragen oder sogar zum Halten des Fahrzeugs führen.

Ergänzend wird auf die Vorbemerkung verwiesen.

7. Ist der Landesregierung das jetzt in Bayern zur Anwendung kommende System bekannt, und falls ja, wie beurteilt die Landesregierung dieses aktive Wildwarnsystem?

Das System war bis zu dieser Kleinen Anfrage nicht bekannt. Es wird auf die Vorbemerkung verwiesen.

8. Kann sich die Landesregierung ein dreijähriges Pilotprojekt analog zu Bayern vorstellen?

Nein. Es wird auf die Vorbemerkung verwiesen.

9. Wird die Landesregierung ein Pilotprojekt analog zu Bayern noch in diesem Jahr planen und starten?

Nein. Es wird auf die Vorbemerkung verwiesen.

10. Könnte ein solches Pilotprojekt in Niedersachsen daran scheitern, dass gegebenenfalls eine gesetzliche Grundlage hierfür fehlt?

Nach derzeitigen Erkenntnissen könnte das in Bayern erprobte Wildwarnsystem gegen § 33 Abs. 2 der Straßenverkehrsordnung verstoßen. Auch aus diesem Grund sieht Niedersachsen von einem solchen Pilotprojekt ab.

(Verteilt am 29.03.2019)