

# **Oberverwaltungsgericht Lüneburg**

## **IM NAMEN DES VOLKES**

### **URTEIL**

§ 32 Abs. 7 NPOG

- 1. Die Durchführung einer abschnittsbezogenen Geschwindigkeitskontrolle (Section Control) greift in das Grundrecht der betroffenen Kraftfahrzeugführer auf informationelle Selbstbestimmung als Ausprägung des allgemeinen Persönlichkeitsrecht ein. Dies gilt auch für die (Nichttreffer-) Fälle, in denen ein Geschwindigkeitsverstoß durch die Anlage nicht festgestellt wird.**
- 2. Die abschnittsbezogene Geschwindigkeitskontrolle bedarf daher einer bereichsspezifischen, präzisen und normenklaren Rechtsgrundlage.**
- 3. Eine solche Rechtsgrundlage lässt sich zum Zeitpunkt der gerichtlichen Entscheidung weder im Bundes- noch im niedersächsischen Landesrecht finden.**
- 4. Das Fehlen einer (hinreichend bestimmten) Rechtsgrundlage für die abschnittsbezogene Geschwindigkeitskontrolle ist auch nicht während eines sog. Pilotbetriebes der Anlage im überwiegenden öffentlichen Interesse hinzunehmen.**

OVG Lüneburg , Urteil vom 12.03.2019, Az.: 12 LC 79/191

#### **Tenor:**

Auf die Berufung des Beklagten wird das Urteil des Verwaltungsgerichts Hannover - 7. Kammer - vom 12. März 2019 geändert.

Die Klage wird abgewiesen.

Der Kläger trägt die Kosten des Verfahrens. Die außergerichtlichen Kosten der Beigeladenen sind nicht erstattungsfähig.

Das Urteil ist hinsichtlich der Kosten vorläufig vollstreckbar.

Der Kläger kann die vorläufige Vollstreckung durch Sicherheitsleistung in Höhe von 110% des auf Grund des Urteils vollstreckbaren Betrages abwenden, wenn nicht der Beklagte zuvor Sicherheit in Höhe von 110% des jeweils zu vollstreckenden Betrages leistet.

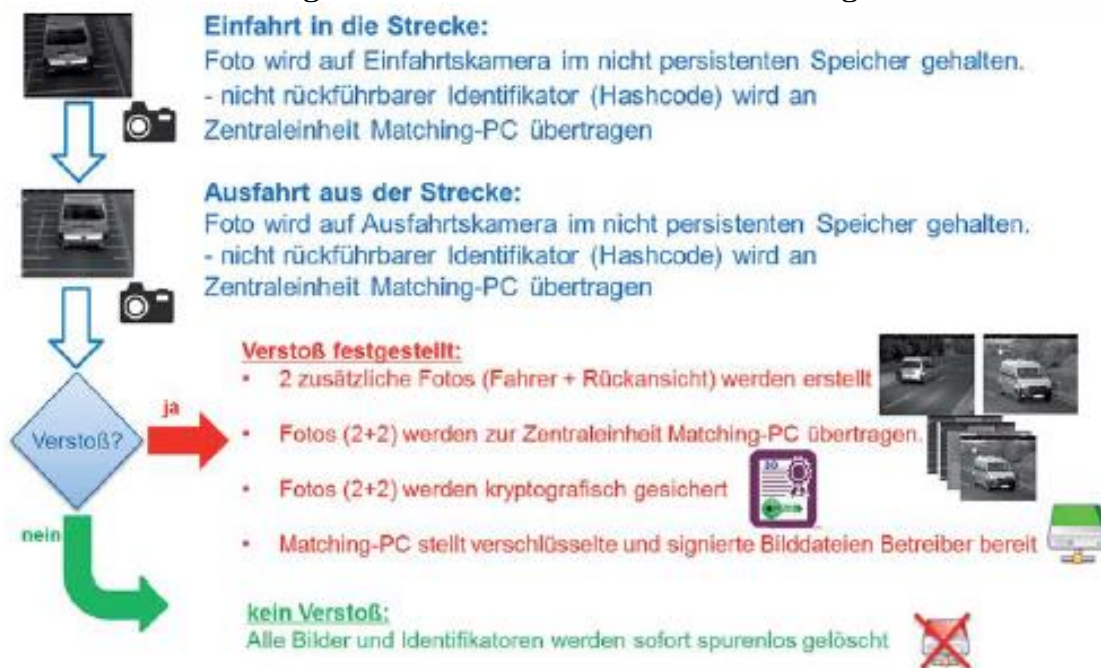
Die Revision wird nicht zugelassen.

#### **Tatbestand:**

Der Kläger wendet sich gegen die – auf der zweispurigen Bundesstraße 6 in Fahrtrichtung Norden zwischen den Anschlussstellen Gleidingen und Rethen auf rd. 2,2 km – von der Polizeidirektion B-Stadt für den Beklagten vorübergehend in Betrieb genommene neuartige, abschnittsbezogene Verkehrsüberwachung (= Abschnittskontrolle) „eines jeden von ihm geführten Fahrzeugs“.

2

Bei dieser auch als „Streckenradar“ bezeichneten, im Bundesgebiet auf der betroffenen Strecke erstmals eingesetzten Art der Verkehrsüberwachung werden die Kennzeichen sämtlicher Kraftfahrzeuge sowohl beim Ein- als auch beim Ausfahren aus dem überwachten Streckenabschnitt erfasst. Das bei der Einfahrt in den überwachten Bereich aufgenommene (erste) Foto vom Fahrzeugheck wird automatisiert ausgelesen und in einen sog. Hashwert verwandelt, der als individuelle „Fahrzeug-Identifizierung“ (Fahrzeug-ID) dient. Bei der Ausfahrt des Fahrzeugs aus dem überwachten Bereich wiederholt sich dieser Prozess, d. h. es wird grundsätzlich ein zweites Foto erstellt. Danach wird durch den Abgleich der erzeugten Hashwerte und Zeitstempel die Durchschnittsgeschwindigkeit ermittelt und diese mit den normativen Geschwindigkeitsgrenzen der jeweiligen Fahrzeugklasse abgeglichen. Wenn sich dabei eine Geschwindigkeitsüberschreitung ergibt (sog. Trefferfall) – die zulässige Höchstgeschwindigkeit ist hier auf der als Kraftfahrstraße (Zeichen 331.1 Anlage 3 StVO) ausgewiesenen Strecke durch Zeichen 274 Anlage 2 StVO auf 100 km/h begrenzt –, löst die zentrale Anlagensteuerung die „Verstosskamera“ aus. Dann werden zwei weitere Fotos gefertigt, nämlich ein hochaufgelöstes Frontbild zur Fahrererkennung und eine Heckaufnahme, die zum Nachweis ggf. verwendeter unterschiedlicher Kennzeichen an Fahrzeugfront und -heck dient. Der von der Anlagensteuerung aus den verschlüsselten Daten gewonnene Vorfallsdatensatz kann anschließend über einen gesicherten Zugang abgerufen werden. Wenn kein Abgleich möglich oder die berechnete Durchschnittsgeschwindigkeit niedriger als die an der Anlage eingestellte Auslösegeschwindigkeit ist (sog. Nicht-Trefferfall), werden die erfassten Kontrolldatensätze automatisch gelöscht. Der Zeitraum bis zu dieser automatischen Löschung beträgt nach den Angaben des Beklagten maximal drei Minuten. Schematisch gestaltet sich der Ablauf daher wie folgt:



3

Nach einer Testphase war die Anlage ab dem 14. Januar 2019 im Regelbetrieb. Sie wurde jedoch aufgrund des Beschlusses des Verwaltungsgerichts Hannover in einem – parallel zum Klageverfahren mit denselben Beteiligten geführten – Verfahren auf Erlass einer einstweiligen Anordnung vom 12. März 2019 (- 7 B 850/19 -) außer

Betrieb gesetzt. Denn das Verwaltungsgericht hatte dem Beklagten antragsgemäß vorläufig untersagt, mit der umstrittenen Abschnittskontrolle Kennzeichen der vom Kläger geführten Fahrzeuge zu erfassen. Zur Begründung hatte es insbesondere darauf verwiesen, dass dem Kläger – zu dem für die Beurteilung der Sach- und Rechtslage durch das Verwaltungsgericht maßgeblichen damaligen Zeitpunkt der Entscheidung in erster Instanz im März 2019 – ein Unterlassungsanspruch zustehe. Die von dem Beklagten durchgeführte Abschnittskontrolle greife nach der (geänderten) aktuellen Rechtsprechung des Bundesverfassungsgerichts (Beschl. v. 18.12.2018 - 1 BvR 142/15 -, juris, Rn. 45 ff.), an die das Verwaltungsgericht gemäß § 31 BVerfGG gebunden sei, bereits in einem hier relevanten sog. Nichttrefferfall in das Grundrecht des Klägers auf informationelle Selbstbestimmung ein; für diesen Eingriff fehle (im März 2019) die erforderliche Ermächtigungsgrundlage.

4

Die gegen diesen Beschluss gerichtete Beschwerde wies der Senat mit Beschluss vom 10. Mai 2019 (- 12 ME 6 -) zurück. Am 29. Mai 2019 stellte der Beklagte beim Senat einen Änderungsantrag und berief sich zur Begründung auf eine ihn begünstigende nachträgliche Änderung der Rechtslage. Denn am 24. Mai 2019 sei § 32 Abs. 7 NPOG in Kraft getreten. Er enthalte die vom Verwaltungsgericht für erforderlich erachtete spezielle, formell und materiell verfassungskonforme gesetzliche Ermächtigungsgrundlage für die Abschnittskontrolle. Mit Beschluss vom 3. Juli 2019 (- 12 MC 93/19 -) entsprach der Senat diesem Begehren und lehnte nunmehr den Antrag des Klägers auf Erlass einer einstweiligen Anordnung ab. U. a. im Hinblick auf die nach Abstimmung mit der Beigeladenen zu 1) noch notwendigen Vorbereitungsmaßnahmen (u. a. Herstellung von Hinweisschildern und Neugestaltung der Homepage) ist die Anlage bis zur mündlichen Verhandlung des Senats nicht wieder in Betrieb genommen worden.

5

Parallel zu seinem Beschluss hatte das Verwaltungsgericht durch Urteil vom 12. März 2019 (- 7 A 849/19 -) mit gleichlautender Begründung wie in dem Eilverfahren der Unterlassungsklage des Klägers stattgeben und die Berufung wegen grundsätzlicher Bedeutung zugelassen. Der Beklagte hat gegen das ihm am 19. März 2019 zugestellte Urteil des Verwaltungsgerichts am 16. April 2019 Berufung eingelegt. Die Frist zur Begründung der Berufung ist am 16. Mai 2019 durch Verfügung des Vorsitzenden bis zum 24. Juni 2019 verlängert worden. Am 20. Juni 2019 hat der Beklagte seine Berufung begründet.

6

Er macht geltend, dass das Land Niedersachsen nunmehr mit § 32 Abs. 7 NPOG eine bereichsspezifische, präzise und normenklare Grundlage für die umstrittene Art der Geschwindigkeitskontrolle – für die sich der Begriff Abschnittskontrolle durchgesetzt habe – geschaffen habe.

7

Zwar sei umstritten, zu welcher Kompetenzmaterie die (nach den gesetzlichen Vorgaben zuvor anzukündigende, also) „offene“ Abschnittskontrolle gehöre. Grundsätzlich könne es sich um Strafverfolgungsvorsorge handeln, die als Teil des „gerichtlichen Verfahrens“ i. S. d. Art. 74 Abs. 1 Nr. 1 GG in die konkurrierende Gesetzgebungskompetenz des Bundes falle. Dazu müsse die Kontrolle aber der Vorsorge für die Verfolgung von Geschwindigkeitsverstößen dienen. Dies sei nicht (vorrangig) der Fall; sie diene vielmehr bereits nach dem Wortlaut primär der Verhütung von solchen Verstößen. Dazu erfolge sie offen. Die Abschnittskontrolle sei damit dem Kompetenztitel „Straßenverkehrsrecht“ (Art. 74 Abs. 1 Nr. 22 GG) zuzuordnen, zu der auch die Straßenverkehrsüberwachung zu rechnen sei. Weder mit dem Straßenverkehrsgesetz noch mit der Straßenverkehrsordnung habe der Bund insoweit jedoch von seiner Normsetzungskompetenz abschließend und die Länder verdrängend Gebrauch gemacht. Die Verordnungsermächtigung in § 6 Abs. 1 Nr. 3 Buchst. i) StVG setze stattdessen gedanklich den – jeweils durch das Land zu steuernden – Einsatz von Einrichtungen zur Verkehrsüberwachung voraus.

Hilfsweise falle die Abschnittskontrolle als Präventivmaßnahme in die genuine Landeskompetenz zur Gefahrenabwehr.

8

§ 32 Abs. 7 NPOG sei ferner materiell verfassungsgemäß. Die offene Überwachung der Geschwindigkeit diene der Vermeidung von Verkehrsunfällen und damit dem Schutz von Leib und Leben. Dem stehe ein allenfalls geringfügiger Eingriff in die informationelle Selbstbestimmung der Straßenbenutzer gegenüber, zumal auch weiterhin die Ansicht vertretbar sei, dass es in den allein kurzfristig abgespeicherten Nichttrefferfällen gar nicht zu einem Eingriff komme. Ob nicht auch § 31 NPOG (bzw. NdsSOG) als Rechtsgrundlage ausgereicht hätte, könne deshalb offenbleiben.

9

Schließlich entspreche die auf dem in Rede stehenden Streckenabschnitt vorgesehene Abschnittskontrolle auch im Einzelfall den gesetzlichen Vorgaben des § 32 Abs. 7 NPOG:

10

Nach Satz 1 müsse sie sich auf eine „festgelegte Wegestrecke“ beziehen; weiter gehende Voraussetzungen, etwa einen besonderen Gefahrenschwerpunkt, verlange das Gesetz nicht. Im Übrigen handele es sich ohnehin um einen Unfallschwerpunkt. Die ausdrücklich in den Sätzen 2 bis 3 genannten technischen Voraussetzungen seien unstreitig erfüllt. Die in Satz 4 vorgegebene Kenntlichmachung werde zukünftig durch ein mit dem zuständigen Verkehrsministerium und der Beigeladenen zu 2) abgestimmtes, am Beginn des Kontrollabschnitts („Eintrittsquerschnitt“ oder Einfahrtsbeschilderung) befindliches Schild mit dem Wort „Abschnittskontrolle“ und einem Kamerapiktogramm erfolgen.

11

Die Errichtung und der Betrieb der Anlage seien verhältnismäßig und ermessensgerecht. Hauptzweck sei die Harmonisierung des Verkehrsflusses auf dem vorgeschriebenen Geschwindigkeitsniveau. Dieses Ziel sei mit herkömmlichen, punktuellen Überwachungsanlagen nicht zu erreichen. Die Effektivität ergebe sich zudem aus den von Küpper (NZV 2019, 233 f.), vorgenommenen Auswertungen der Durchschnittsgeschwindigkeiten mit und ohne Abschnittskontrolle. Demgegenüber würden die Daten des Klägers bei einer Durchfahrt nur kurzfristig und dem menschlichen Zugriff entzogen gespeichert.

12

Zum Zwecke der weiter gehenden datenschutzrechtlichen Information werde schließlich am Ende des Abschnitts („Austrittsquerschnitt“ oder Ausfahrtsbeschilderung) ein entsprechendes Schild mit dem Verweis auf die „Polizei B-Stadt“ (als Verantwortlichen) errichtet. Die Homepage der Polizeidirektion B-Stadt werde wiederum zukünftig nach „Bildern der Anlage als eyecatcher“ weiter gehende Angaben zur Datenverarbeitung enthalten; wegen der Einzelheiten des geplanten Inhalts wird auf die Anlage zum Schriftsatz vom 28. August 2019 verwiesen.

13

Der Beklagte beantragt,

14

das Urteil des Verwaltungsgerichts Hannover – 7. Kammer – vom 12. März 2019 zu ändern und die Klage abzuweisen.

15

Der Kläger beantragt,

16

die Berufung zurückzuweisen.

17

Er hat in der mündlichen Verhandlung klargestellt, dass sich sein Unterlassungsantrag nur gegen den präventiven Teil der neuartigen Verkehrsüberwachung auf der B 6 richtet. Dazu hält er § 32 Abs. 7 NPOG als Rechtsgrundlage für notwendig, aber für formell und materiell verfassungswidrig. Die Abschnittskontrolle sei als einheitlicher und zwingender Bestandteil eines rechtlich nicht „künstlich in verschiedene Teile aufspaltbaren, repressiven Bußgeldverfahrens“

bzw. als grundrechtsbeschränkende Maßnahme der Verkehrsüberwachung zu verstehen, für die dem Bund die Gesetzgebungskompetenz zustehe. Materiell-rechtlich sei § 32 Abs. 7 NPOG zu unbestimmt. Denn er grenze die so zu überwachenden Straßenabschnitte nicht hinreichend, etwa auf besonders gefährliche Bereiche, ein und enthalte keine näheren Angaben über das „Kenntlichmachen“ der Überwachung.

18

Jedenfalls bezogen auf den in Rede stehenden Einsatzort auf der B 6 sei die Abschnittskontrolle zudem nicht erforderlich, da sie die große Mehrzahl der sich rechtskonform verhaltenden Verkehrsteilnehmer erfasse, es sich nicht um einen Unfallschwerpunkt handele, sondern dort nach § 3 Abs. 3 Nr. 2 Buchst. c) „Satz 2“ StVO grundsätzlich keine Geschwindigkeitsbegrenzung gelte und im Übrigen der Einsatz herkömmlicher Überwachungsanlagen ausreiche. Zudem sei die Strecke aus unsachlichen Gründen ausgewählt worden.

19

Die Beigeladene zu 1) hat sich schriftlich nicht am Verfahren beteiligt.

20

Die Beigeladene zu 2) hält § 32 Abs. 7 NPOG grundsätzlich für eine erforderliche, aber auch ausreichende gesetzliche Grundlage zur Durchführung der Abschnittskontrolle. (Erst) Das nunmehr mit ihr abgestimmte Hinweisschild lasse die Überwachung – wie erforderlich – hinreichend deutlich erkennen. Ergänzend seien als Rechtmäßigkeitsvoraussetzung für die Maßnahme selbst (und nicht lediglich als Ordnungsvorschrift) die datenschutzrechtlichen Informationspflichten nach § 50 NDSG (i. V. m. § 23 Abs. 1 Satz 1 NDSG) zu erfüllen. Diese würden zukünftig durch die mit ihr abgestimmten o. a. Hinweise zur Abschnittskontrolle auf der Homepage der Beklagten gewahrt sein. Der darin eingeschlossene Hinweis, „Soweit ihre personenbezogenen Daten verarbeitet werden, haben Sie diesbezüglich im Grundsatz das Recht auf Auskunft.“, sei normativ geboten, und zwar unabhängig davon, dass der Beklagte in den Nichttrefferfällen keine Auskunft erteilen könne.

21

Wegen der weiteren Einzelheiten des Sach- und Streitstandes wird auf den übrigen Inhalt der Gerichtsakte in diesem und in den vorangegangenen Eilverfahren sowie der Beiate verwiesen, die Gegenstand der mündlichen Verhandlung gewesen sind.

### **Entscheidungsgründe:**

Die Berufung des Beklagten ist zulässig, insbesondere fristgerecht begründet worden, und auch in der Sache begründet. Denn die Leistungsklage ist aus den folgenden Gründen zwar zulässig, aber unbegründet; das der Klage auf der Grundlage der damaligen Rechtslage stattgebende Urteil des Verwaltungsgerichts ist daher zu ändern.

23

Nach § 173 Satz 1 VwGO i. V. m. § 17a Abs. 5 GVG prüft das Rechtsmittelgericht nicht (mehr), ob der beschrittene Rechtsweg zulässig ist. Eine ungeschriebene Ausnahme hiervon ist anerkannt, wenn ein Beteiligter erstinstanzlich die Zulässigkeit des Rechtsweges gerügt und das Verwaltungsgericht hierüber gleichwohl nicht durch Beschluss entschieden hatte (vgl. Kopp/Schenke, VwGO, 24. Aufl., Anh § 41, Rn. 36, m. w. N.). Ein solcher Ausnahmefall ist hier nicht gegeben. Im Übrigen hat der Kläger in der mündlichen Verhandlung vor dem Senat klargestellt, dass er sich nur gegen den präventiven Teil der Verkehrsüberwachung auf der B 6 wendet; jedenfalls insoweit ist gemäß § 40 Abs. 1 Satz 1 VwGO der Verwaltungsrechtsweg gegeben. Ob dies auch bezogen auf den repressiven Teil der Verkehrsüberwachung auf der B 6 der Fall wäre, kann daher hier offenbleiben.

24

Die Zulässigkeit der Klage hat das Verwaltungsgericht im Übrigen zutreffend wie folgt begründet:

25

„Die Klage ist als allgemeine Leistungsklage zulässig. Eine solche Klage ist statthaft, wenn - wie hier - das Klagebegehren auf die .. Unterlassung einer nicht als Verwaltungsakt zu qualifizierenden öffentlich-rechtlichen Handlung der Verwaltung gerichtet ist ... .“

26

Bei der von der Polizeidirektion B-Stadt für den Beklagten in Aussicht genommenen Wiederaufnahme der Abschnittskontrolle auf der B 6 hat sich die Unterlassungsklage durch die vorübergehende Außerbetriebnahme auch nicht erledigt (vgl. BVerwG, Urt. v. 25.1.2012 - 6 C 9/11 -, juris, Rn. 17 f.).

27

„Entgegen der Rechtsauffassung des Beklagten ist der Kläger auch klagebefugt (§ 42 Abs. 2 .... VwGO ...analog), denn er trägt unwidersprochen - und glaubhaft - vor, die streitbefangene Strecke nahezu täglich zu befahren, um in Gleidingen seinen Vater zu besuchen, sodass zumindest die Möglichkeit einer Verletzung seiner subjektiv-öffentlichen Rechte besteht. Dies reicht zur Bejahung der Klagebefugnis aus und entspricht der ständigen Rechtsprechung der Kammer zu den zahlreichen Fällen, in denen sich Radfahrer gegen eine aus ihrer Sicht rechtswidrig angeordnete Radwegebenutzungspflicht wenden (vgl. z.B. VG Hannover, Urt. v. ..5. ..9.2018 - 7 A 7051/16 -, V.n.b.). Diese Rechtsprechung orientiert sich ihrerseits an der ständigen Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts zur Klagebefugnis im straßenverkehrsrechtlichen Verwaltungsrechtsstreit (vgl. etwa BVerwG, Urt. v. 21...8.2003 - 3 C 15/03 -, juris Rn. 18 f.). Soweit der Beklagte einwendet, der Kläger könne dem behaupteten Grundrechtseingriff jedenfalls dadurch entgehen, dass er Umwege über die Hildesheimer Straße oder die Ortschaften Ingeln-Oesselse und Müllingen nutze, geht dies mit Blick auf die allgemeine Handlungsfreiheit des Klägers (Art. 2 Abs. 1 GG) bereits im Ansatz fehl. Denn danach hat der Kläger grundsätzlich das Recht auf Benutzung aller öffentlich gewidmeten Straßen und ist berechtigt, die für ihn kürzeste und zügigste Verbindung zu nutzen; nicht zuletzt auch, um Umweltbelastungen zu minimieren. Er ist nicht gehalten, diese Rechtswahrnehmung mit einem Rechtsverzicht abzuwägen und sich einer - nach seiner Rechtsauffassung - rechtswidrigen abschnittsbezogenen Geschwindigkeitskontrolle zu unterwerfen (ähnlich Albrecht, SVR 2009, 161, 163). ..“

28

Die Unterlassungsklage ist aber unbegründet. Der Kläger hat zu dem für die Beurteilung der Sach- und Rechtslage maßgeblichen Zeitpunkt am Schluss der mündlichen Verhandlung des Senats (vgl. bereits den o. a. Senatsbeschl. v. 3.7.2019 - 12 MC 93/19 -, juris) keinen Anspruch gegen den Beklagten, die abschnittsbezogene Geschwindigkeitskontrolle auf der B 6 zu unterlassen.

29

Die erhobene Unterlassungsklage setzt für ihren Erfolg voraus (vgl. BVerwG, Urt. v. 22.10.2014 - 6 C 7/13 -, juris, Rn. 20, m. w. N.), dass dem Kläger durch die Anwendung der gesetzlichen Vorschriften über die Abschnittskontrolle ein rechtswidriger Eingriff in sein grundrechtlich geschütztes Recht auf informationelle Selbstbestimmung als Unterfall des allgemeinen Persönlichkeitsrechts droht. Das ist selbst dann, wenn man in der Abschnittskontrolle einen solchen Eingriff sieht, jedenfalls deshalb nicht der Fall, weil hierfür nunmehr mit § 32 Abs. 7 NPOG in der Fassung des Gesetzes vom 20. Mai 2019 (Nds. GVBl. S. 88) eine gesetzliche Eingriffsermächtigung vorliegt (1.) und sich die von der Polizeidirektion B-Stadt für

den Beklagten zu verantwortende Kontrolle auf der B 6 in diesem gesetzlichen Rahmen hält (2.)

30

1. Die vom Kläger gegen die Verfassungskonformität der gesetzlichen Neuregelung vorgetragenen Argumente greifen aus den vom Senat bereits in seinem Beschluss vom 3. Juli 2019 angeführten Gründen nicht durch.

31

a) Das Land war gesetzgebungsbefugt.

32

Wie der Beklagte zutreffend ausgeführt hat, ist zwar die Zuordnung der Abschnittskontrolle als neuartige Form der Geschwindigkeitsüberwachung zu einer Gesetzgebungsmaterie noch nicht geklärt; erörtert wird neben der Qualifikation als Teil des Strafverfahrens- (oder genauer des Ordnungswidrigkeitenrechts, da eine Geschwindigkeitsüberschreitung in der Regel „nur“ eine Ordnungswidrigkeit darstellt) auch eine Einordnung als Maßnahme der Strafverfolgungsvorsorge, des Straßenverkehrsrechts oder des sonstigen allgemeinen Gefahrenabwehrrechts. Von praktischer Bedeutung für dieses Verfahren ist die richtige Zuordnung aber nur dann, wenn damit auch eine Gesetzgebungskompetenz des Landes ausgeschlossen ist. Wie in der mündlichen Verhandlung nochmals erörtert, ist dies nicht bereits dann der Fall, wenn es sich um eine Sachmaterie handelt, die (gemäß Art. 74 GG) in die konkurrierende Gesetzgebungskompetenz des Bundes fällt. Nach Art. 72 Abs. 1 GG besteht auch insoweit eine Sperrwirkung von Bundesgesetzen gegenüber den Ländern nur, „solange und soweit der Bund von seiner Gesetzgebungskompetenz durch Gesetz Gebrauch gemacht hat“; im Übrigen verbleibt den Ländern nach der Grundnorm des Art. 70 Abs. 1 GG die Gesetzgebungskompetenz.

33

aa) Soweit § 32 Abs. 7 NPOG dazu dient, Geschwindigkeitsüberschreitungen zu verhüten, ist die landesrechtliche Gesetzgebungskompetenz ohne weiteres gegeben. Denn die Gesetzgebungsbefugnis der Länder für die Gefahrenabwehr betrifft nicht nur die Abwehr selbst, sondern auch vorgelagerte Maßnahmen zu deren Verhütung oder zur Vorbereitung von Maßnahmen, die der späteren Gefahrenabwehr dienen. Sie schließt damit auch Vorfeldmaßnahmen speziell der Verhütung von Straftaten oder Ordnungswidrigkeiten ein (vgl. BVerfG, Urt. v. 27.7.2005 - 1 BvR 668/04 -, juris, Rn. 93 ff.). Insoweit besteht schon keine konkurrierende Gesetzgebungskompetenz des Bundes nach Art. 74 Abs. 1 Nr. 1 GG, d. h. für das gerichtliche Verfahren unter Einschluss des Strafverfahrens (vgl. Schriftlicher Bericht zum NPOG, LT-Drs. 18/3723, S. 41).

34

bb) Sollte die Abschnittskontrolle – entgegen des Vorbringens des Beklagten – daneben (gleich-) oder gar vorrangig als Maßnahme der Straf- bzw. Ordnungswidrigkeitenverfolgungsvorsorge einzuordnen sein, so ist in der Rechtsprechung anerkannt, dass der Bund von seiner vorgenannten konkurrierenden Kompetenz jedenfalls bezogen auf Vorsorgemaßnahmen durch offene Überwachung des öffentlichen Raums, wie dann hier, nicht abschließend und die Länder verdrängend Gebrauch gemacht hat, insbesondere nicht in der Strafprozessordnung (vgl. BVerwG, Urt. v. 25.1.2012, a. a. O., juris, Rn. 35 f.).

35

cc) Gleiches gilt zwar nicht für die Verfolgung von Straftaten bzw. Ordnungswidrigkeiten. Entgegen des Vorbringens des Klägers sind die hier umstrittenen Teile der Abschnittskontrolle bis einschließlich der Anfertigung des im Tatbestand angeführten „zweiten“ Fotos aber eigenständig zu beurteilen (vgl. neben

dem o. a. Schriftlichen Bericht, S. 40, schon Arzt/Eier, NZV 2010, 113, 117, und aus neuerer Zeit etwa Brenner, DAR 2019, 243 f.); sie können rechtlich nicht als Bestandteil einer einheitlichen repressiven Maßnahme gegenüber vermeintlichen Verkehrssündern, d. h. als Maßnahme der „Strafverfolgung“, angesehen werden. Denn bis dahin werden die Daten aller die Strecke passierenden Fahrzeuge erfasst, und es besteht bei Einfahrt in die überwachte Strecke ersichtlich nicht der für ein Ermittlungsverfahren notwendige (vgl. nur BVerfG, Beschl. v. 5.7.2010 - 2 BvR 759/10 -, juris, Rn. 13) Anfangsverdacht einer Geschwindigkeitsüberschreitung gegenüber allen Verkehrsteilnehmern oder auch nur einer erheblichen Anzahl unter ihnen. Dementsprechend beschränkt sich die hier streitige Ermächtigung in § 32 Abs. 7 NPOG bewusst allein auf die Regelung des präventiven Teils der Geschwindigkeitsüberwachung und verfolgt gerade das Ziel, Geschwindigkeitsüberschreitungen zu verhindern.

36

Erst wenn bei der Überwachung eine Überschreitung der Höchstgeschwindigkeit und damit der Verdacht der Begehung zumindest einer Ordnungswidrigkeit festgestellt worden ist, richtet sich das weitere Verfahren mit der Anfertigung der weiteren Fotos nach § 46 Abs. 1 OWiG in Verbindung mit § 100h Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 StPO. Inwieweit dabei die Annahme, die bis dahin erhobenen Daten könnten nach § 39 Abs. 6 NPOG (i. V. m. §§ 161, 163 StPO, § 46 Abs. 1 OWiG) von präventiven zu repressiven Zwecken umgewidmet werden (vgl. Schriftlicher Bericht zum NPOG, LT-Drs. 18/3723, S. 41, zur Streichung des Satzes 5 der Entwurfsfassung [LT-Drs. 18/850, 11, 56]), im Gesetzeswortlaut des NPOG hinreichend Niederschlag gefunden hat, ist vorliegend unerheblich. Jedenfalls hat der Bundesgesetzgeber mit dem Erlass des § 46 Abs. 1 OWiG in Verbindung mit § 100h Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 StPO als Rechtsgrundlage zur Anfertigung der bezeichneten Fotos keine – eine Länderregelung insoweit verdrängende – Regelung zu den zulässigen (technischen) Maßnahmen zur Verhinderung der Begehung von Ordnungswidrigkeiten (im Straßenverkehr) getroffen. Die „Anlage“ ist nur bei einem solchen repressiven Vorgehen, und dann auch nur technisch, mit den Worten des Klägers „auf jedes einzelne Teil angewiesen“; dies gilt aber nicht in gleicher Weise umgekehrt für ihre präventive Funktion. Diese verwirklicht sich vielmehr schon darin, dass sich repressive Maßnahmen wie die Anfertigung des dritten und vierten Fotos möglichst erübrigen, weil die Mehrzahl der Kraftfahrer im Wissen um die Inbetriebnahme der Anlage die zulässige Höchstgeschwindigkeit einhalten wird.

37

dd) Soweit eine Zuordnung der Abschnittskontrolle als Maßnahme des Straßenverkehrsrechts in Betracht kommt, ist dem Beklagten (ebenso Müller, NZV 2019, 279, 283) und dem Gesetzgeber (vgl. nochmals den Schriftlichen Bericht, S. 41) darin zu folgen, dass der Bund von dieser Befugnis jedenfalls nicht erkennbar abschließend Gebrauch gemacht hat, insbesondere nicht durch die – bislang nicht umgesetzten – Verordnungsermächtigungen in § 6 Abs. 1 Nr. 3 StVG. Dafür spricht verstärkend, dass der Bund dort auch die herkömmlichen technischen Methoden zur Überwachung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit nicht selbst geregelt, sondern vorausgesetzt und ihren Einsatz den Ländern überlassen hat, ohne dass hiergegen – soweit ersichtlich – bislang in der Rechtsprechung Einwände erhoben worden sind. Dementsprechend hat das Bundesverfassungsgericht, soweit es den Einsatz von Messgeräten zur Verkehrsüberwachung verfassungsrechtlich beanstandet hat, dafür eine (landes-)gesetzliche Grundlage vermisst, nicht aber dem Land die Gesetzgebungskompetenz abgesprochen (vgl. Beschl. v. 11.8.2009 - 2 BvR 941/08 -, juris, mit Anmerkung von Bücken, jurisPR-VerkR 25/2009 Anm. 1, wonach „abzuwarten bleibe, ob und wann einzelne Bundesländer rechtliche Grundlagen für eine verdachtsunabhängige Videoüberwachung des fließenden Verkehrs schaffen werden“).

38

ee) In dem in der mündlichen Verhandlung erörterten (Bundes-)Mess- und Eichgesetz sind ebenfalls nur die allgemeinen Voraussetzungen für den Einsatz von Messgeräten, zu denen auch solche zur Ermittlung der Geschwindigkeit von Kraftfahrzeugen auf öffentlichen Straßen zu rechnen sind, enthalten, nicht aber weiter gehende und abschließende bundesrechtliche Vorgaben dazu, welche geeichten Geschwindigkeitsmessgeräte zur Verkehrsüberwachung (von welchen Behörden) eingesetzt werden dürfen (vgl. zu den üblichen Geschwindigkeitsmessgeräten den Überblick nach dem Stand vom August 2010 bei Weber, in: Berz/Burmann, Handbuch des Straßenverkehrsrechts, Werkstand: 40. EL Oktober 2019, Nr. 11 A.I.).

39

Demnach hat der Bund von einer (unterstellten) konkurrierenden Gesetzgebungskompetenz insoweit keinen abschließenden Gebrauch gemacht. Eine nähere Auseinandersetzung mit der abweichenden Ansicht von Brenner (zuletzt DAR 2019, 241, 244) ist nicht möglich. Denn er stellt lediglich ein „Gebrauchmachen“ des Bundes fest, ohne auf die entscheidende Frage einzugehen, ob und weshalb dieses auch abschließend sein soll.

40

b) Auch materiell ist § 32 Abs. 7 NPOG verfassungskonform.

41

Als (unterstellte) Ermächtigung zu Eingriffen in das Recht auf informationelle Selbstbestimmung ist die Norm im Ausgangspunkt insbesondere am Verhältnismäßigkeitsgrundsatz zu messen (vgl. BVerfG, Beschl. v. 18.12.2018 - 1 BvR 142/15 -, juris, Rn. 82, m. w. N.). Sie muss danach einen legitimen Zweck verfolgen, zur Erreichung des Zwecks geeignet, erforderlich und verhältnismäßig im engeren Sinne sein sowie insbesondere im Bereich der Datenverarbeitung zugleich den Grundsätzen der Normenklarheit und Bestimmtheit genügen.

42

Anlasslose Kontrollen sind damit allerdings nicht generell ausgeschlossen (BVerfG, a. a. O., Rn. 94). Wenn polizeiliche Kontrollen an ein gefährliches oder risikobehaftetes Tun beziehungsweise an die Beherrschung besonderer Gefahrenquellen anknüpfen, kann schon darin ein dem Verhältnismäßigkeitsgrundsatz genügender Grund liegen. Die Rechtfertigung für Kontrollen kann dort bereits an die besondere Verantwortung der Betroffenen gegenüber der Allgemeinheit anknüpfen und bedarf deshalb grundsätzlich keines darüberhinausgehenden Anlasses. Für automatisierte Kennzeichenkontrollen kommt das etwa in Betracht, wenn mit ihnen Gefahren bekämpft werden, die sich gerade aus dem Betrieb der Kraftfahrzeuge ergeben. Die Lage ist insoweit nicht anders als bei zahlreichen anderen Arten polizeilicher Kontrollmaßnahmen wie bei anlasslos stichprobenhaft durchgeführten Straßenverkehrskontrollen oder anlasslosen Kontrollen in weiten Bereichen etwa des Umwelt- oder Wirtschaftsverwaltungsrechts.

43

Dem Kläger kann daher nicht in der Annahme gefolgt werden, von Verfassungen wegen müsse die in § 32 Abs. 7 NPOG enthaltene Ermächtigung zur Kennzeichenerfassung und ihrer vorübergehenden verschlüsselten Speicherung zwecks Verhütung von Geschwindigkeitsüberschreitungen zwingend bereits gesetzlich weiter gehend eingegrenzt werden, etwa auf Strecken mit besonderer Unfallträchtigkeit oder einer überdurchschnittlich hohen Quote von Geschwindigkeitsverstößen (vgl. Brenner, DAR 2019, 241, 243). Im Übrigen besteht jedenfalls gegenwärtig auch deshalb kein Anlass für den Landesgesetzgeber, den Anwendungsbereich des § 32 Abs. 7 NPOG

zu beschränken, weil auf der in Rede stehenden Strecke bundesweit erstmals überhaupt eine entsprechende Abschnittskontrolle als Pilotbetrieb erfolgt (vgl. Kupper, NZV 2019, 233 f., sowie Märtens/Wynands, NZV 2019, 83 ff.) und jegliche Anzeichen für eine flächendeckende Ausdehnung in Niedersachsen als Massenerscheinung fehlen; dies liegt auch angesichts des vom Beklagten in der mündlichen Verhandlung betonten Aufwands fern. Dementsprechend ist in Artikel 5 Satz 2 des Änderungsgesetzes vom 20. Mai 2019, mit dem § 32 Abs. 7 als spezielle Rechtsgrundlage für die Abschnittskontrolle in das zugleich umbenannte, jetzige NPOG eingefügt worden ist, ausdrücklich bestimmt worden, dass die Landesregierung ein Jahr nach Aufnahme des Wirkbetriebes unter wissenschaftlicher Begleitung die Wirksamkeit und die praktische Anwendung der Abschnittskontrolle zu prüfen und dem Landtag danach gemäß Satz 3 (auch) über das Ergebnis dieser Evaluierung zu berichten hat. Schließlich ist die Verhältnismäßigkeit der Kontrollen nach allgemeinen Grundsätzen ohnehin im Rahmen der Anwendung sicherzustellen (vgl. BVerfG, a. a. O., Rn. 100).

44

Der weitere, in der mündlichen Verhandlung vertiefte Einwand des Klägers, der Einsatz „klassischer“ Messgeräte sei bei gleicher Wirksamkeit weniger eingriffsintensiv, die Abschnittskontrolle deshalb unverhältnismäßig, trifft nicht zu. Dabei wird verkannt, dass die Abschnittskontrolle die Geschwindigkeit nicht nur punktuell, sondern über einen längeren Streckenabschnitt ermittelt und damit nicht nur über eine längere Strecke zur Einhaltung der Höchstgeschwindigkeit beiträgt, sondern zusätzlich abrupte gefährliche Bremsungen vor dem „Blitzer“ vermeidet (vgl. nochmals den Schriftlichen Bericht, S. 40), also insoweit wirksamer als die bislang üblichen Überwachungsmethoden ist (Kupper, a. a. O., sowie ders., Untersuchung des Einflusses der Abschnittskontrolle auf die Verkehrssicherheit der B 6 bei B-Stadt, in: PTB Mitteilungen 2/2019, 60 Jahre „Blitzer in Deutschland, S. 57 ff., ebenso Koehl, SVR 2019, 199 f., vgl. ferner Wissenschaftliche Dienste des Deutschen Bundestags, Verfassungsmäßigkeit der nds. Abschnittskontrolle, 5. März 2019, S. 16 f.). Dies gilt auch für die vom Kläger als Alternative aufgezeigte Möglichkeit, mehrere herkömmliche Überwachungsanlagen kurz hintereinander aufzustellen. Der dafür erforderliche personelle und sachliche Aufwand dürfte zudem jedenfalls bei der hier in Rede stehenden Streckenlänge von mehr als zwei Kilometern ungleich höher als bei der Abschnittskontrolle sein. Auf die vom Beklagten zugunsten der Abschnittskontrolle zusätzlich geltend gemachte höhere Akzeptanz unter den Verkehrsteilnehmern kommt es daher nicht entscheidend an. Zur Klarstellung wird nochmals darauf hingewiesen, dass gemäß § 32 Abs. 7 Satz 2 NPOG bei den in Rede stehenden Teilen der Abschnittskontrolle entgegen des schriftlichen Vorbringens des Klägers keine Daten von dem Fahrer oder gar von einem Beifahrer, sondern (zunächst, d. h. präventiv) ausschließlich fahrzeugbezogene Daten verschlüsselt erhoben werden.

45

Soweit nach dem Bundesverfassungsgericht (a. a. O., Rn. 101) im Übrigen aus dem Verhältnismäßigkeitsgrundsatz zum Schutz der informationellen Selbstbestimmung gewisse übergreifende Anforderungen an Transparenz, individuellen Rechtsschutz und aufsichtliche Kontrolle folgen, wird diesen Anforderungen, insbesondere an die Transparenz, durch die speziellen Regelungen in den Sätzen 2 bis 4 des § 32 Abs. 7 NPOG über die Kenntlichmachung der Abschnittskontrolle (Satz 4) sowie die Pflicht, Datensätze über sog. Nichttreffer sofort automatisch zu löschen (Satz 3), und durch die ergänzend anzuwendenden allgemeinen datenschutzrechtlichen Regelungen hinreichend Rechnung getragen.

46

Eine verfassungsrechtliche Grundlage für die Forderung des Klägers, über den bisherigen Inhalt des § 32 Abs. 7 Satz 4 NPOG hinaus nähere Einzelheiten zur

„Kenntlichmachung“ der Abschnittskontrolle gesetzlich vorzugeben, ist nicht ersichtlich. Aus dem Wortlaut sowie dem Sinn und Zweck der Regelung, die Verkehrsüberwachung in Gestalt der Abschnittskontrolle erkennbar offen durchzuführen, ergibt sich ausreichend deutlich, dass der örtliche Hinweis für den durchschnittlichen Verkehrsteilnehmer wahrnehmbar sein muss. Dem Kläger ggf. vor Augen stehende millimetergenaue Mustervorgaben zur konkreten Ausgestaltung von Hinweisschildern überschritten hingegen die vom Gesetzgeber zu fordernde Regelungstiefe, sie können vielmehr, wie hier geschehen, der (Ministerial-)Verwaltung überantwortet werden. Dass es dem Land grundsätzlich offensteht, entsprechende Hinweisschilder zu gestalten, hat der Senat bereits in seinem Beschluss vom 3. Juli 2019 (S. 9 f. des Abdrucks) ausgeführt; hierauf wird verwiesen.

47

Sonstige Bedenken gegen die Verfassungskonformität des § 32 Abs. 7 NPOG sind von den Beteiligten nicht geltend gemacht worden und drängen sich auch dem Senat nicht auf. Insbesondere muss gesetzlich nicht auch die Art des eingesetzten (geeichten) Überwachungssystems – hier TraffiSection S450 – geregelt werden.

48

2. Soweit die Einwände des Klägers (auch) so zu verstehen sind, dass sie sich auf die fehlende Rechtmäßigkeit gerade der Abschnittskontrolle auf der B 6 beziehen sollen, greifen sie ebenfalls nicht durch.

49

a) Dass zu den polizeilichen Aufgaben nach § 1 NPOG in Niedersachsen die Überwachung des fließenden Verkehrs gehört (vgl. allgemein Müller, Rechtsgrundlagen der staatlichen Verkehrsüberwachung, NZV 2016, 254, 258) und diese polizeiliche Aufgabe einschließlich der streitigen Art der Geschwindigkeitsüberwachung im Bereich der B 6 von der Polizeidirektion B-Stadt (§§ 87 Abs. 1 Nr. 3, 90 Abs. 1 und 2 Nr. 3 NPOG) wahrgenommen wird, wird vom Kläger zu Recht nicht in Frage gestellt.

50

In § 32 Abs. 7 Satz 1 NPOG wird dementsprechend eine solche polizeiliche Aufgabe vorausgesetzt, indem ausdrücklich auch der „Polizei“ die Befugnis zur Abschnittskontrolle eingeräumt wird.

51

b) Wie dargelegt, bedarf eine, zumal eine offene, Überwachung der Einhaltung der Geschwindigkeit auf öffentlichen Straßen keiner besonderen einzelfallbezogenen Rechtfertigung; sie ist „anlasslos“ zulässig.

52

Im Übrigen hat der Beklagte unter Bezug auf die bereits zuvor zitierte Auswertung von Kupper (NZV 2019, 233 f.) hinreichend deutlich gemacht, dass es auf der vom Innenminister bereits vor dem Inkrafttreten des § 32 Abs. 7 NPOG ausgewählten, nachfolgend der Sache nach vom Landesgesetzgeber im Mai 2019 gebilligten Referenzstrecke in der Vergangenheit überdurchschnittlich häufig zu Überschreitungen der Höchstgeschwindigkeit gekommen ist und nach den Auswertungen diese Zahl während des Pilotbetriebs der Anlage signifikant zurückgegangen ist, es sich also danach auch im Einzelfall um eine effektive Maßnahme handelt. Den Angaben des Beklagten in der Klageerwiderung vom 5. März 2019 (S. 2, Bl. 81 GA) und lediglich ergänzend dem damit übereinstimmenden Beitrag von Buchheit („Abschnittskontrolle ... erstmalig in Betrieb“) in den o. a. PTB Mitteilungen 2/2019 (S. 39 ff.) lässt sich weiter entnehmen, dass es sich bei dem Abschnitt mit einem werktäglichen Verkehrsaufkommen von mehr als 15.000 Fahrzeugen um einen Unfallschwerpunkt (Bild 2) handelt. Aus welchen Motiven

unter allen in Betracht kommenden Strecken gerade die B 6 als Pilotabschnitt ausgewählt worden ist, ist in diesem Verfahren daher ebenso unerheblich, wie sich eine Auseinandersetzung mit der vom Kläger aufgestellten Annahme erübrigt, auf anderen Straßen, insbesondere niedersächsischen Autobahnen, bestehe ein höherer Überwachungsbedarf oder es komme dort häufiger zu Unfällen. Denn ein Verkehrsteilnehmer drittschützendes Auswahlermessen hinsichtlich der zu überwachenden Strecke lässt sich § 32 Abs. 7 NPOG nicht entnehmen.

53

Dass die auf dem in Rede stehenden Abschnitt angeordnete Geschwindigkeitsbegrenzung auf 100 km/h unwirksam wäre und damit die Abschnittskontrolle ins Leere ginge, ist nicht ersichtlich.

54

c) Da jedenfalls dem Kläger die Strecke, auf der die Abschnittskontrolle auf der B 6 erfolgt ist und wiederaufgenommen werden soll, bekannt ist, kann er sich in diesem, auf die (mögliche) Verletzung in eigenen Rechten beschränkten Verfahren nicht erfolgreich darauf berufen, das dort bislang befindliche Hinweisschild werde den Anforderungen des § 32 Abs. 7 NPOG nicht gerecht; es befinde sich nicht in hinreichendem Abstand vor dem Beginn der überwachten Strecke oder sei zu klein. Soweit der Kläger in den Raum gestellt hat, dass sich aus § 32 Abs. 7 NPOG allgemein und damit auch für ihn ein Anspruch auf einen sachlichen Hinweis auf die Abschnittskontrolle gerade vor Ort ergebe, trifft dies nicht zu; ein hier der Sache nach an ihn vorab erfolgter individueller Hinweis ist dadurch nicht ausgeschlossen. Dass das zukünftig bei der Einfahrt in die Abschnittskontrolle vorgesehene Schild mit Kamerapiktogramm unverständlich oder zu klein wäre, trägt der Kläger im Übrigen selbst nicht substantiiert vor.

55

d) Schon aus dem vorgenannten Grund, der erforderlichen, aber fehlenden Verletzung in eigenen Rechten, scheidet auch eine erfolgreiche Berufung des Klägers darauf aus, dass der Beklagte allgemein (sonstigen) Betroffenen nicht hinreichend die nach § 50 NDSG erforderlichen datenschutzrechtlichen Informationen, etwa über Auskunfts- und Löschungsrechte, vermittele.

56

Denn jedenfalls dem Kläger sind diese Informationen aus den gewechselten Schriftsätzen, insbesondere dem des Beklagten vom 28. August 2019, hinreichend bekannt, und zwar nicht nur als Teil der Allgemeinheit, sondern sogar individuell.

57

Im Übrigen erscheint dem Senat unabhängig hiervon zweifelhaft, welchen Sinn die vorgesehenen „Hinweise auf Ihre Rechte als betroffene Person“ haben sollen. Denn die darin angeführten Auskunfts-, Berichtigungs- und Löschungsansprüche nach §§ 51 f. NDSG setzen jeweils gedanklich voraus, dass der Beklagte überhaupt Zugriff auf entsprechende „personenbezogene“ Daten hat. Dies ist bei der Anlasskontrolle aber gerade nicht der Fall - so auch Seite 29 der von der Polizeidirektion B-Stadt unter dem 24. Januar 2019 durchgeführten Datenschutz-Folgenabwägung (Beiakte 1). Während der Durchfahrt besteht, auch für die Polizeidirektion B-Stadt als Betreiberin, kein Zugriffsrecht auf die ohnehin nur für Minuten als „Hashwert“ gespeicherten Fahrzeugkennzeichen; danach werden sie automatisch gelöscht. Dass in der Praxis diese gesetzlichen Vorgaben in § 32 Abs. 7 NPOG mißachtet werden, ist weder erkennbar noch vom Kläger geltend gemacht worden. Der jeweils nachträglich Anfragende würde also die zu schützende Information über eine vorhergehende Verkehrsteilnahme auf der B 6 gegenüber Mitarbeitern des Beklagten mit seiner Anfrage erst selbst offenbaren.

58

Eine Verwendung der Messergebnisse nach einem bejahten Geschwindigkeitsverstoß zu repressiven Zwecken ist wiederum nicht (mehr) Regelungsgegenstand des hier relevanten Teils der Abschnittskontrolle, sondern Gegenstand eines dann einzelfallbezogen gesondert zu führenden repressiven Ordnungswidrigkeitenverfahrens oder im Extremfall auch Strafverfahrens – hierauf wird auf der Homepage der Polizeidirektion B-Stadt zukünftig ebenfalls zutreffend mit dem Satz hingewiesen: „Bei Feststellung eines Verstoßes gegen die Höchstgeschwindigkeit richtet sich die Datenverarbeitung nach den einschlägigen Vorschriften des Ordnungswidrigkeitenrechts“.

59

Die weiter gehenden dortigen Hinweise auf die Rechtslage und die datenschutzrechtlich Verantwortlichen erlauben daher allenfalls eine (erneute) allgemeine Rechtmäßigkeitsüberprüfung der Abschnittskontrolle auf der B 6.

60

Der Senat braucht deshalb nicht näher der im Beschluss vom 3. Juli 2019 verneinten, von der Beigeladenen zu 2) bejahten Frage nachzugehen, ob sich unterbliebene datenschutzrechtliche Informationen nach §§ 50 ff. NDSG unter diesen Voraussetzungen überhaupt auf die hier streitige Rechtmäßigkeit der offenen, einwilligungsunabhängigen, temporären und sich regelmäßig erledigenden Datenerhebung nach § 32 Abs. 7 NPOG selbst auswirken.

61

Die Kostenentscheidung beruht auf §§ 154 Abs. 1, 162 Abs. 3 VwGO. Es hätte nicht der Billigkeit entsprochen, den Kläger mit den außergerichtlichen Kosten der beiden Beigeladenen zu belasten, da diese in Ermangelung einer Antragstellung im zweiten Rechtszug ein entsprechendes eigenes Kostenrisiko nicht eingegangen sind (vgl. § 154 Abs. 3 VwGO) und die Beigeladene zu 2) im ersten Rechtszug denselben Antrag wie der Kläger gestellt hatte. Die Entscheidung über die vorläufige Vollstreckbarkeit folgt aus § 167 VwGO i. V. m. §§ 708 Nr. 10, 711 ZPO.

62

Gründe für die Zulassung der Revision gemäß § 132 Abs. 2 VwGO liegen nicht vor.