

Ministerium des Innern und für Sport

Richtlinie über die polizeiliche Geschwindigkeitsüberwachung

Rundschreiben des Ministeriums des Innern und für Sport
vom 01. Februar 2003 (344/20 250) MinBl. 2003, S. 190

1. Allgemeines

Mobilität ist Ausdruck einer modernen Industriegesellschaft. Der Mensch als Verkehrsteilnehmer steht aufgrund immer höherer Anforderungen aus Industrie und Wirtschaft, der ständigen Zunahme der Verkehrsmittel und den sich verändernden Bedingungen im Straßenverkehrsraum in einem Spannungsfeld "Mensch, Maschine und Straße". Auf Grund der seit Jahren steigenden Anzahl von Kraftfahrzeugen sowie der durch nicht angepasste und überhöhte Fahrgeschwindigkeit ausgehenden Gefahren für Verkehrsteilnehmer sind erhöhte Anstrengungen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit erforderlich. Ziel einer qualifizierten Verkehrssicherheitsarbeit ist es, durch den Verbund aller Interventionen der Polizei und Einbindung der übrigen Träger von Verkehrssicherheitsmaßnahmen Unfallgefahren und deren Folgen zu minimieren sowie Sicherheitsbedürfnissen der Bürger im Straßenverkehr Rechnung zu tragen.

2. Ziele der Geschwindigkeitsüberwachung

Verkehrsunfallprävention ist vorrangiges Ziel der Geschwindigkeitsüberwachung. Unfälle sollen durch die Geschwindigkeitsüberwachung verhütet, Unfallfolgen gemindert sowie schädliche Umwelteinflüsse begrenzt werden. Daneben sollen die Verkehrsteilnehmer durch die Erhöhung der objektiven und subjektiven Entdeckungswahrscheinlichkeit zu verkehrsgerechtem und rücksichtsvollem Verhalten motiviert werden.

Verkehrsteilnehmer orientieren sich in ihrem Geschwindigkeitsverhalten oft am Verhalten anderer Verkehrsteilnehmer. Das beratende Gespräch mit Verkehrsteilnehmern ist deshalb von besonderer Bedeutung.

Damit die Fahrzeugführer ihre Geschwindigkeit örtlichen Straßen- und Verkehrsverhältnissen anpassen, sollen zunächst die erforderlichen baulichen und verkehrstechnischen Voraussetzungen im Straßenraum geschaffen werden. Die Verkehrsüberwachung stellt dazu die notwendige Ergänzung für ein abgestimmtes, ganzheitliches Verkehrssicherheitskonzept dar. Dabei kommt der Geschwindigkeitsüberwachung besondere Bedeutung zu.

3. Messstellen

Grundlage für die Geschwindigkeitsüberwachung sind die Ergebnisse der Unfallauswertung und die Erkenntnisse über sonstige Gefahrenstellen im Straßenverkehr. Insbesondere auf Straßen außerhalb geschlossener Ortschaften ist die Gefahr eines Verkehrsunfalles mit schweren Folgen oder eines tödlichen Verkehrsunfalles besonders groß. Die Be-

mühungen um mehr Verkehrssicherheit sollten sich daher verstärkt auf die klassifizierten Außerortsstraßen konzentrieren.

Auf das Schreiben des Ministeriums für Wirtschaft, Verkehr, Landwirtschaft und Weinbau "Örtliche Untersuchung der Straßenverkehrsunfälle" vom 10. Januar 2000 - Az.: 8706-20.3-2859/99, in der jeweils gültigen Fassung, wird hingewiesen. Ist die zulässige Höchstgeschwindigkeit abweichend von § 3 Abs. 3 Nr. 1 StVO durch Verkehrszeichen besonders geregelt, ist zunächst zu prüfen, ob die Verkehrszeichen ordnungsgemäß angeordnet (§ 45 Abs. 9 StVO und VwV zu § 45 StVO), aufgestellt und zweifelsfrei erkennbar sind.

Geschwindigkeitsmessenanlagen sollen nicht unmittelbar nach Beginn bzw. vor Ende des geschwindigkeitsbeschränkten Straßenabschnitts eingesetzt werden. Der Abstand bis zur Messstelle soll im Regelfall mindestens 100 m betragen. Die Entfernung kann unterschritten werden:

1. Am Anfang einer Geschwindigkeitsbeschränkung bis auf 50 m, wenn die Geschwindigkeit stufenweise herabgesetzt ist und die Messstelle nicht innerhalb des Bereiches der ersten Geschwindigkeitsstufe liegt.
2. In angemessener Weise am Anfang einer Geschwindigkeitsbeschränkung, wenn es sich um eine Unfallhäufungsstelle, -linie oder -gebiet oder einen besonderen Gefahrenpunkt (z.B. Kindergarten, Schule, Seniorenheim etc.) handelt.
3. In angemessener Weise am Ende einer Geschwindigkeitsbeschränkung, wenn es sich um eine Unfallhäufungsstelle, -linie oder -gebiet handelt und auf Grund der örtlichen Verhältnisse sonst eine Messung nicht möglich wäre.

Die Durchführung einer Messung nach Ziffer 1 bis 3 ist auf dem Messprotokoll (gemäß Ziffer 4.1) unter Angabe des Grundes zu vermerken.

Da eine lückenlose Verkehrsüberwachung nicht möglich ist, sind Prioritäten zu setzen und Schwerpunkte zu bilden. Überwachungsmaßnahmen sind dort zu konzentrieren, wo sich häufig Unfälle ereignen (Unfallhäufungsstellen, -linien oder -gebiete) oder die Wahrscheinlichkeit besteht, dass sich Unfälle ereignen werden (Gefahrenstellen). Das sind insbesondere solche Stellen, an denen wiederholt wichtige Verkehrsregeln missachtet werden oder bei denen es sich um besonders schutzwürdige Bereiche, wie Schulwege, Nahbereiche von Kindergärten, Schulen, Krankenhäusern, Seniorenheimen, Kureinrichtungen u. ä. oder verkehrsberuhigte Bereiche handelt.

Die Polizei stimmt ihre Einsatzkonzeption erforderlichenfalls mit der örtlichen Ordnungsbehörde ab.

4. Ankündigung der Kontrollen

Kontrollen können nach eigener Lagebewertung in den lokalen Medien angekündigt werden.

Von einer genauen Bekanntgabe von Messstellen und Einsatzzeiten soll jedoch abgesehen werden, um die allgemeine Präventivwirkung nicht zu beeinträchtigen.

5. Messpersonal und -technik

5.1 Geschwindigkeitsüberwachung mit speziellen Geschwindigkeitsmessgeräten

Für die Geschwindigkeitsüberwachung werden nur geeichte Geschwindigkeitsmessgeräte eingesetzt; sie sind unter Beachtung der Bedienungsanleitungen des Geräteherstellers in der jeweils von der Physikalisch-Technischen-Bundesanstalt genehmigten Fassung aufzustellen und durch entsprechend ausgebildetes Personal zu bedienen.

Über die Aufstellung des Messgerätes, die Durchführung der Funktionsprüfung und gegebenenfalls den Ablauf des Messeinsatzes ist ein Messprotokoll zu fertigen. Insbesondere sind die verwendeten Geschwindigkeitsmessgeräte, die Überwachungsörtlichkeit bzw. Überwachungsstrecke, die Überwachungszeiten und die eingesetzten Beamten sowie vorhandenen Zeugen zu dokumentieren.

Sofern es der Verkehrsraum, die Art des Einsatzes und die Konstruktion des Überwachungsgerätes zulassen, sind Fahrzeuge frontal zu fotografieren. Beim Einsatz von Blitzlichtgeräten ist darauf zu achten, dass Fahrzeugführer nicht geblendet werden.

Eine effektive Geschwindigkeitsüberwachung soll grundsätzlich nur durch den Einsatz von mobilen Geschwindigkeitsmessanlagen erfolgen. Dadurch ist sichergestellt, dass auf Grund der aktuellen Verkehrsunfallanalyse die Geschwindigkeitsmessungen zielgerichtet zu unterschiedlichen Zeiten an unterschiedlichen Unfallhäufungs- oder Gefahrenstellen erfolgen können.

Die Einrichtung stationärer Geschwindigkeitsmessanlagen unterliegt der Zustimmung des Ministeriums des Innern und für Sport.

Toleranzwerte

Vom jeweiligen Messwert ist zugunsten der betroffenen Person folgender Wert als Gerätetoleranz abzuziehen:

Messwert bis 100 km/h = 3 km/h
Messwert 101 - 133 km/h = 4 km/h
Messwert 134 - 166 km/h = 5 km/h
Messwert 167 - 200 km/h = 6 km/h
Messwert 201 - 233 km/h = 7 km/h
Messwert 234 - 250 km/h = 8 km/h.

Beim Einsatz einer Verkehrsvideoanlage beträgt die Verkehrsfehlergrenze bei einem Messwert

- - bis 100 km/h - 5 km/h
- - über 100 km/h - 5% des Messwertes

Dezimalstellen werden dabei zugunsten der Betroffenen nach unten abgerundet.

Die Toleranzwerte gelten nur für Messwerte innerhalb des eichamtlich beglaubigten Messbereichs.

Verbleibt nach Abzug der Gerätetoleranz eine Geschwindigkeitsüberschreitung von nicht mehr als 5 km/h, so ist diese als unbedeutende Ordnungswidrigkeit zu werten und in der Regel von der weiteren Verfolgung abzusehen (Opportunitätstoleranz).

5.2 Geschwindigkeitsüberwachung durch Nachfahren

Zur Feststellung einer Geschwindigkeitsüberschreitung des Vorausfahrenden ist seit langem das Nachfahren mit einem Polizeifahrzeug als genügende Beweisgrundlage anerkannt. Um Fehlerquellen und Zweifel an der Zuverlässigkeit der Feststellungen zu vermeiden, sind grundsätzlich folgende Voraussetzungen bei der Geschwindigkeitsmessung durch Nachfahren zu beachten:

- Eine Messstrecke mit einer Länge von mindestens 300 m, bei Geschwindigkeiten über 100 km/h mindestens 500 m
- Ein nicht zu großer gleichbleibender Abstand zum Betroffenen; als Richtwerte können 50 m bei Geschwindigkeiten von 61 - 90 km/h, höchstens 100 m bei Geschwindigkeiten von 91 - 120 km/h und ein entsprechend größerer Abstand bei Geschwindigkeiten über 120 km/h angenommen werden
- Eine ständige Geschwindigkeitskontrolle zur Minimierung von Schwankungen der Eigengeschwindigkeit ist anzustreben.

Bei unzureichenden Sichtverhältnissen sollen im zu erstellenden Nachfahrbericht insbesondere Hinweise auf die Beleuchtungsverhältnisse, Orientierungspunkte hinsichtlich Schätzung des Abstandes und Einhaltung eines gleichbleibenden Abstandes sowie ausreichend sichere optische Erfassung des Vorausfahrenden, zur Vermeidung von Verwechslungen, festgehalten werden.

Toleranzwerte

Die Dienstkraftfahrzeuge sind grundsätzlich mit einem ungeeichten Tachometer ausgerüstet. Zum Ausgleich von Fehlerquellen (Tachometerabweichung, Fehler beim Nachfahren, Reifenluftdruck und Fahrbahnbeschaffenheit u. ä.) werden 20 % des abgelesenen Tachowertes zugunsten des Betroffenen abgezogen.

Es sollen nur so erhebliche Geschwindigkeitsüberschreitung verfolgt werden, dass der Vorwurf trotz Fehlerquellen mit Sicherheit gerechtfertigt ist.

5.3 Geschwindigkeitsüberwachung mittels Fahrtschreiber und EG-Kontrollgerät

Schaublätter von Fahrzeugen, die mit Fahrtschreiber oder EG-Kontrollgerät ausgerüstet sind, können zur Geschwindigkeitskontrolle herangezogen werden.

Toleranzwerte

Von der aufgezeichneten Geschwindigkeit sind 6 km/h zugunsten der / des Betroffenen abzuziehen.

6. Anhalten

Das Anhalten ermöglicht die eindeutige Identifizierung der oder des Betroffenen und gibt Gelegenheit, in einem Verkehrsgespräch über die Gefährlichkeit von Geschwindigkeits-

überschreitungen zu informieren. Das Gespräch ist regelmäßig von präventiver Bedeutung und kann sich nachhaltig auf die Normakzeptanz des Betroffenen auswirken. Es ist deshalb anzustreben, Betroffene unmittelbar nach Feststellung der Geschwindigkeitsüberschreitung anzuhalten und ein Verkehrsgespräch durchzuführen.

7. In- Kraft-Treten

Dieses Rundschreiben tritt am 01. März 2003 in Kraft.