Anlage 1

Geschwindigkeitsüberwachung/Abstandsüberwachung

Allgemeines

Vor einer Geschwindigkeitsmessung ist zu prüfen, ob Verkehrszeichen ordnungsgemäß aufgestellt und zweifelsfrei erkennbar sind. Festgestellte Mängel bzw. Änderungshinweise sind der zuständigen Straßenverkehrsbehörde mitzuteilen. Messungen im Bereich von automatischen Verkehrsbeeinflussungsanlagen (VBA) sind mit dem Landesbetrieb Straßenwesen – Niederlassung Autobahn abzustimmen. Im Verlauf des Messbetriebes geänderte Geschwindigkeitsbeschränkungen sind im Messprotokoll zu dokumentieren.

Beim erstmaligen Einrichten einer Messstelle ist die Beschilderung anhand der verkehrsrechtlichen Anordnung bzw. des vorhandenen Beschilderungsplanes über die zuständigen Straßenverkehrsbehörden zu kontrollieren und dem Messprotokoll beizufügen.

Geschwindigkeitsmessungen erfolgen in der Regel mindestens 150 m vom Beginn bzw. Ende einer Geschwindigkeitsbegrenzung bzw. Ortstafel. Diese Entfernung kann unterschritten werden:

- am Anfang einer Geschwindigkeitsbegrenzung bis auf 50 Meter, wenn die Geschwindigkeit stufenweise herabgesetzt wird und die Messstelle nicht im Bereich der ersten Geschwindigkeitsstufe liegt,
- bei kurzen Streckenverboten und gleichzeitigem Unfallbrennpunkt oder zum Schutz besonders gefährdeter Verkehrsteilnehmer (z.B. auf Schulweg oder in Baustellenbereichen),
- am Ende der Geschwindigkeitsbegrenzung in angemessener Weise, wenn es sich um einen Unfallbrennpunkt handelt und eine Messung anders nicht möglich ist und
- in Zonen mit einer Geschwindigkeitsbegrenzung (Zeichen 274.1.1) bis auf 20 m vom Beginn bzw. Ende der Zone.

Schwerpunktbereiche sind Straßen,

- welche nach Ergebnissen der örtlichen Unfalluntersuchung zu Unfallhäufungsstellen,-linien, -gebieten gehören,
- die als besonders schutzwürdig anzusehen sind (z.B. im Umfeld von Schulen, Seniorenheimen, Krankenhäusern, Kinderbetreuungseinrichtungen usw.),
- welche zwar keine Unfallhäufungsstellen sind, auf denen sich aber Fahrunfälle, Abbiege-Unfälle, Einbiegen-/Kreuzen-Unfälle, Unfälle im Längsverkehr und Überschreiten-Unfälle mit Toten oder Schwerverletzten ereignet haben oder auf denen starker Fußgänger- oder Fahrradverkehr herrscht,
- auf denen die Straßenverkehrsbehörde wegen der Eigenart des Straßenverlaufs, der Notwendigkeit der Verminderung von Geschwindigkeitsunterschieden oder einer möglichen Unterschätzung der Fahrgeschwindigkeit durch andere Verkehrsteilnehmer eine Geschwindigkeitsbegrenzung durch Zeichen 274 StVO angeordnet hat,
- innerorts (Durchgangsstraßen), an denen Geh- oder Radwege fehlen,
- in reinen Wohngebieten, auf denen erhöhte Geschwindigkeit zu Gefährdungen bzw. Belästigung von Anwohnern durch Verkehrslärm führt und
- in Baustellenbereichen.

Über geeignete Messstellen - außer Handlasermessstellen - ist im Zusammenwirken mit der Zentralen Bußgeldstelle ein Messstellenverzeichnis zu führen und ständig zu aktualisieren.

Beim Einsatz von Messgeräten sind die Gebrauchsanweisungen der Hersteller in der jeweils gültigen Fassung einzuhalten. Die jeweiligen Verkehrsfehlergrenzen/Toleranzwerte sind zu beachten.

LIDAR- bzw. Lasermessungen (mit Ausnahme von Handlasermessungen)

Geschwindigkeitsmessungen erfolgen unter Ausnutzung der technischen Möglichkeiten. Die Beweissicherung erfolgt grundsätzlich durch Frontfoto und kann ggf. durch den Einsatz weiterer Fotoeinrichtungen unterstützt werden. Sofern ein Anhalten der betroffenen Fahrzeuge erfolgt, ist ein Heckfoto für die Beweissicherung ausreichend. Die Wahl der Einsatzvariante erfolgt unter taktischen Erwägungen.

Für Messungen ist eine Bedienkraft einzusetzen. In Ausnahmefällen und unter Berücksichtigung einsatztaktischer Gründe kann von dieser Regelung durch die Hinzuziehung eines weiteren Bediensteten abgewichen werden.

Die Bedienkraft gewährleistet den vorschriftsmäßigen Auf- und Abbau, die Überwachung, die Bedienung und Sicherung des Messgerätes und der Fotoanlage sowie die Protokollierung, ggf. die Übermittlung von Daten an den Anhaltetrupp.

Vorrangig ist im abgesetzten Verfahren zu messen. Messungen aus dem Fahrzeug kommen z. B. in Betracht, wenn die Witterung oder die Örtlichkeit es erfordern.

Als Ergänzung zu den beschriebenen Messmethoden ist die Geschwindigkeitsüberwachung unter Nutzung der Messkabinen bzw. unter Verwendung eines Spezialanhängers möglich. Bei diesen Verfahren handelt es sich um den Einsatz einer (originären) mobilen Messeinheit in einem semi-stationären Außengehäuse bzw. um den Einsatz einer (originären) mobilen Messeinheit in einem semi-stationären Spezialanhänger.

Die semi-stationäre Geschwindigkeitsüberwachung in Messkabinen ist ausschließlich auf Bundesautobahnen und dort nur an Unfallhäufungsstellen bzw. -linien oder besonders unfallträchtigen Bereichen durchzuführen. Die Standortwahl richtet sich ausschließlich an der Unfalllage aus. Das Einrichten neuer Messstellen ist durch die Autobahnunfallkommission zu bestätigen.

Die Messkabinen sind vorrangig zu Schwerpunktzeiten (orientiert am Unfallgeschehen) sowie außerhalb der regulären Dienstzeit der Messbediensteten (z.B. zur Nachtzeit) zu bestücken.

Die Protokollierung erfolgt gemäß Anlagen 5.1 und 5.5.

Handlasermessgeräte

Mit Handlasermessgeräten wird grundsätzlich ankommender Verkehr unter Einsatz von mindestens zwei Polizeibediensteten gemessen.

Erfolgt ein - grundsätzlich vorzusehendes - Anhalten am Handlasermessgerät, ist dem Verkehrsteilnehmer anzubieten, die im Display angezeigte Geschwindigkeit abzulesen. Besteht unmittelbar am Messgerät keine Anhaltemöglichkeit und ist dem Betroffenen, z. B. wegen möglicher Gefährdungen durch den

fließenden Verkehr, nicht zumutbar, sich zum Messgerät zu begeben oder sprechen taktische Gründe dagegen, kann eine Ahndung des Geschwindigkeitsverstoßes auch ohne, dass der Betroffene das Messergebnis gesehen hat, erfolgen. Betroffene sind darauf hinzuweisen, dass zur Beweisaufnahme zwei Beamte eingesetzt sind, welche die gemessene Geschwindigkeit ablesen und protokollieren.

Bei einem vom Messgerät abgesetzten Anhalten des betroffenen Fahrzeugführers, sind nach Möglichkeit zwei Beamte an der Anhaltestelle vorzusehen.

Die im Handlasermessgerät angezeigten Werte sind erst zu löschen, wenn nach nochmaligem Vergleich die Beweiserhebung schriftlich festgehalten wurde und abgeschlossen ist. Im Zweifelsfall ist von einer Verwertung des Messergebnisses abzusehen.

Die Protokollierungen erfolgen gemäß Anlagen 5.2 und 5.5.

Einseitensensoren

Der Einsatz der Einseitensensormessgeräte ist vorrangig auf BAB sowie auf Außerortsstraßen, insbesondere in Kurvenbereichen bzw. Alleen, vorzusehen und an Stellen, wo der Einsatz anderer Messgeräte nicht möglich ist.

Die Beweissicherung erfolgt durch eine Frontfotoanlage und kann ggf. durch den Einsatz weiterer Fotoanlagen unterstützt werden. Sofern ein Anhalten der betroffenen Fahrzeuge erfolgt, ist ein Heckfoto für die Beweissicherung ausreichend.

Für Messungen ist eine Bedienkraft einzusetzen. In Ausnahmefällen und unter Berücksichtigung einsatztaktischer Gründe kann von dieser Regelung durch die Hinzuziehung eines weiteren Bediensteten abgewichen werden.

Die Bedienkraft gewährleistet insbesondere den vorschriftsmäßigen Auf- und Abbau, die Überwachung, die Bedienung und Sicherung des Messgerätes und der Fotoanlage, die Protokollierung sowie ggf. die Übermittlung von Daten an den Anhaltetrupp.

Die Wahl der Einsatzvariante erfolgt grundsätzlich unter Berücksichtigung taktischer Gesichtspunkte.

Die Protokollierung erfolgt gemäß Anlagen 5.3 und 5.5.

Nachfahren mit Polizeifahrzeugen

Erfolgt eine Geschwindigkeitsmessung durch Nachfahren sind von der abgelesenen Geschwindigkeit des Tachometers des nachfahrenden Fahrzeuges 20 % abzuziehen.

Beim Nachfahren sind folgende Grundsätze zu beachten:

Die Vergleichsstrecke muss bei abgelesenen Geschwindigkeiten bis 90 km/h mindestens 400 m, bei mehr als 90 km/h mindestens 500 m betragen. Beträgt die Messstrecke bei abgelesenen Geschwindigkeiten von mehr als 90 km/h ausnahmsweise weniger als 500 m, aber mehr als 400 m, wird dem Betroffenen nur eine Geschwindigkeit von höchstens 90 km/h vorgehalten.

Die Straßen- und Sichtverhältnisse sowie die Verkehrslage müssen eine ständige Beobachtung des überprüften Fahrzeugs auf der Vergleichsstrecke ermöglichen. Während der Vergleichsfahrt ist ein annähernd gleicher Abstand zu dem überprüften Fahrzeug einzuhalten; der Abstand darf sich vergrößern, aber nicht verringern.

Der Abstand zwischen überprüftem Fahrzeug und Dienstfahrzeug soll bei Beginn des Geschwindigkeitsvergleichs höchstens betragen:

- etwa 50 m bei Geschwindigkeiten von 60 bis 90 km/h
- etwa 100 m bei Geschwindigkeiten von 90 bis 120 km/h.

Bei anderen Geschwindigkeiten gelten entsprechend abgestufte Abstände. Sind, etwa wegen Straßenbeschaffenheit oder Witterungsverhältnissen, größere Sicherheitsabstände nötig, ist von Geschwindigkeitsmessungen abzusehen.

Zur Beweissicherung sind die Verfolgungsstrecke, der Verfolgungsabstand sowie die festgestellte Geschwindigkeitsüberschreitung zu dokumentieren.

Für Geschwindigkeitsmessungen vom Videofahrzeug aus gilt Anlage 2.

Feststellung von Geschwindigkeitsverstößen anhand von Aufzeichnungen analoger und digitaler Fahrtenschreiber im gewerblichen Personen- und Güterverkehr

Schaublätter bzw. digitale Aufzeichnungen von Fahrzeugen, für die analoge oder digitale Fahrtenschreiber vorgeschrieben sind, können durch geschultes Personal zur Geschwindigkeitskontrolle genutzt werden. Die alleinige Kontrolle der Geschwindigkeit anhand von Schaublättern bzw. digitalen Aufzeichnungen von Fahrtenschreibern, ist nur bei konkretem Verdacht auf Geschwindigkeitsüberschreitung zulässig.

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

Führen die Auswertungen zum Ergebnis, dass die zulässige Höchstgeschwindigkeit überschritten wurde, ist das Schaublatt sicherzustellen bzw. zu beschlagnahmen. Dem Fahrer ist die Sicherstellung/Beschlagnahme des Schaublattes zu bescheinigen.
Bei digitalen Fahrtenschreibern ist ein Ausdruck des „v-Diagramms“ vom Tattag als Beweismittel zu erstellen. Ist ein Ausdruck nicht möglich, sind die entsprechenden digitalen Daten, unter Nutzung der Kontrollkarte, aus dem Fahrtenschreiber zu sichern und der Ordnungswidrigkeitenanzeige beizufügen.

Eine Sicherstellung/ Beschlagnahme des Schaublattes, ein Ausdruck bzw. eine Datensicherung unterbleibt, wenn der Betroffene an Ort und Stelle ein Verwarnungsgeld bezahlt hat, sofern sich nicht der Verdacht anderer Verstöße, z. B. gegen Vorschriften des Fahrpersonalrechts, ergibt.

Weitere Regelungen zur Auswertung und Sicherung von Aufzeichnungen digitaler Fahrtenschreiber sind in der Anlage 4 enthalten.

Video-Brücken-Abstands-Messung

Die Video-Brücken-Abstands-Messung wird mit einem digitalen Videosystem zur gerichtsverwertbaren Dokumentation und Auswertung von Verstößen durch Unterschreitung einzuhaltender Sicherheitsabstände und von Überschreitungen der erlaubten Höchstgeschwindigkeiten durchgeführt. Zusätzlich können weitere Verstöße, z.B. gegen die Gurtpflicht, das Handyverbot durch Augenschein und Überholvorgänge von LKW mit zu geringen Differenzgeschwindigkeiten (sog. Elefantenrennen) festgestellt werden.

Das System besteht aus einer Aufnahme- und einer Auswertekomponente und leistet die gleichzeitige Aufnahme von Messsituation und Fahreridentifizierung in Digitaltechnik. Es handelt sich hierbei um einen Bildschirmarbeitsplatz. Voraussetzung für den Einsatz ist eine geeichte Aufnahme- und eine Auswertekomponente sowie eine vermessene und zertifizierte Strecke entsprechend der Bedienungsanleitung des Herstellers.

Die Video-Brücken-Abstandsmessung ist vorrangig auf BAB einzusetzen.

Zur Bedienung sind grundsätzlich zwei geschulte Bedienkräfte vorzusehen.

Die Protokollierung der Messung erfolgt gemäß Anlage 5.4.