

MINISTERIALBLATT

FÜR DAS LAND NORDRHEIN-WESTFALEN

Ausgabe A

13. Jahrgang

Ausgegeben zu Düsseldorf am 28. April 1960

Nummer 45

Inhalt

I.

Veröffentlichungen, die in die Sammlung des bereinigten Ministerialblattes für das Land Nordrhein-Westfalen (SMBL. NW.) aufgenommen werden.

Glied.-Nr.	Datum	Titel	Seite
20510	8. 4. 1960	RdErl. d. Innenministers Verkehrsüberwachung durch die Polizei	1049
20510	8. 4. 1960	RdErl. d. Innenministers Fahrzeugüberprüfungen durch die Polizei	1055
20510	8. 4. 1960	RdErl. d. Innenministers Erfassung der verkehrspolizeilichen Maßnahmen	1063
20510	8. 4. 1960	RdErl. d. Innenministers Verkehrsunfallbekämpfung durch örtliche Unfalluntersuchungen	1073

I.

20510 Verkehrsüberwachung durch die Polizei

RdErl. d. Innenministers v. 8. 4. 1960 —
IV C 2 — 68/III — 23.00¹⁾

Die Innenminister — Senatoren — der Bundesländer haben Maßnahmen zur Vereinheitlichung und Intensivierung der Verkehrsüberwachung vereinbart. Zur Durchführung dieser Maßnahmen gebe ich die nachstehend abgedruckten

Richtlinien für die Verkehrsüberwachung durch die Polizei

bekannt.

Anlage

z. RdErl. d. Innenministers v.
8. 4. 1960 — IV C 2 — 68/III — 23.00

Richtlinien für die Verkehrsüberwachung durch die Polizei

Die Überwachung des Straßenverkehrs dient dem Ziel, zur größtmöglichen Sicherheit und Leichtigkeit des Straßenverkehrs beizutragen.

Sie ist Aufgabe des uniformierten Polizeivollzugsdienstes, insbesondere der Verkehrspolizei. Alle Beamten haben auch ohne besonderen Auftrag den Straßenverkehr zu beobachten, Störungen zu beseitigen und bei Verstößen gegen die Verkehrsvorschriften einzuschreiten.

I. Anordnung der Verkehrsüberwachung

Die für die Verkehrsüberwachung verantwortlichen Polizeibehörden und Dienststellen ordnen die Verkehrsüberwachung durch Streifen- und Kontrollpläne sowie besondere Aufträge an.

II. Umfang der Verkehrsüberwachung

Die Verkehrsüberwachung erstreckt sich auf den gesamten Straßenverkehr und soll besonders den rück-

sichtslosen Verkehrsteilnehmer erfassen. Sie ist nach örtlichen und zeitlichen Schwerpunkten, nach Verkehrsarten und nach solchen Verstößen auszurichten, die erfahrungsgemäß die Hauptursachen für Verkehrsunfälle sind. Standkontrollen sollen möglichst für große Bereiche nach Abstimmung mit den Nachbarbereichen festgelegt werden.

III. Durchführung

1. Allgemeine Grundsätze

Die Durchführung der Streifen- und Kontrollpläne sowie der besonderen Aufträge obliegt den Verkehrsdiensten oder, soweit solche nicht eingerichtet sind, anderen mit der Verkehrsüberwachung betrauten Polizeidienststellen. Bei besonderen Anlässen können zusätzlich auch andere Polizeikräfte eingesetzt werden.

Die Verkehrsüberwachung wird in der Regel von Verkehrstreifen (Streckenstreifen) durchgeführt; für besondere Zwecke können Verkehrsüberwachungskräfte auch stationär (Verkehrsüberwachungsposten, Überwachungs- und Kontrollstellen) verwendet werden.

Zu überwachen sind:

die Verkehrsteilnehmer (Verhalten und Eignung),

die Verkehrsmittel (Zustand, Ausrüstung und Ladung),

der Verkehrsraum einschließlich der Verkehrszeichen und -einrichtungen.

Der Schwerpunkt der verkehrspolizeilichen Maßnahmen liegt bei der Überwachung des fließenden Straßenverkehrs, und zwar vorwiegend dort, wo schwierige Verkehrsverhältnisse bestehen (z. B. an Fußgängerüberwegen, Straßenkurven, Straßenkreuzungen, Fahrbahnen, Straßenunterführungen, höhengleichen Bahnübergängen, Bergstrecken) oder besondere Verkehrsbeschränkungen (z. B. Überholverbote) angeordnet sind. Daneben ist dar-

¹⁾ Dieser RdErl. tritt an die Stelle des RdErl. v. 18. 8. 1957 (MBL. NW. S. 1809/SMBL. NW. 20510 — RdErl. v. 20. 9. 1957 —).

auf zu achten, daß die **Sicherheit** und Leichtigkeit des Verkehrs nicht durch abgestellte oder liegende Fahrzeuge beeinträchtigt wird. Gegebenenfalls ist zu prüfen, ob diese Fahrzeuge gestohlen sind oder unbefugt benutzt wurden.

Außer den Fällen angeordneter Kontrollen (allgemeine Kontrollen, Kontrollen mit Prüf- und Meßgeräten) sollen Fahrzeuge nur aus konkretem Anlaß angehalten werden; bei Dunkelheit, Nebel, Schneefall oder Straßenglätte — außer in Notfällen — nur dann, wenn die Amtshandlung **zweifelsfrei** zu erkennen ist. Polizeibeamte in Zivil sollen bei Dunkelheit, Nebel, Schneefall oder Straßenglätte Fahrzeuge nur in Notfällen anhalten.

2. Verkehrsteilnehmer

Bei der Überwachung des Straßenverkehrs soll der Polizeibeamte bestrebt sein, eine **nachhaltige, verkehrserzieherische Wirkung** zu erzielen. Er soll nicht kleinlich verfahren; gegenüber Ortsfremden und Ausländern kann ein nachsichtiges Verhalten am Platze sein, Hilfsbedürftigen soll seine besondere Fürsorge gelten.

Gegen **Verkehrsteilnehmer**, die gegen **wichtige Grundsätze verstoßen** oder in **rücksichtsloser** oder **leichtsinniger** Weise den Straßenverkehr **gefährden**, ist **sofort und mit allen erforderlichen Mitteln einzuschreiten**.

Die Betroffenen sollen angehalten, möglichst an Ort und Stelle zum Sachverhalt gehört und über die einzuleitenden polizeilichen Maßnahmen unterrichtet werden. Hiervon darf nur dann abgewichen werden, wenn Auftrag, Verkehrslage oder dringendere Dienstpflichten es erfordern. Beim Einschreiten sind unsachliche Bemerkungen und unnötige Auseinandersetzungen, vor allem auch die Erörterung dienstlicher Weisungen, zu vermeiden; erforderlichenfalls können die **Gefahren des Straßenverkehrs** und die **gesetzlichen Verpflichtungen der Polizei** klar herausgestellt werden. Neben einem gefestigten staatsbürgerlichen Bewußtsein und gründlichen verkehrskundlichen Kenntnissen erfordert das verkehrspolizeiliche Einschreiten vor allem Selbstzucht, Kontaktfähigkeit und Höflichkeit, die auch von der Schwere des Verkehrsverstoßes nicht beeinträchtigt werden darf.

Wird bei einem Fahrzeugführer **Fahruntüchtigkeit** beobachtet, ist die **Weiterfahrt zu verhindern**. Die notwendigen weiteren Maßnahmen (z. B. Entnahme einer Blutprobe) sind unverzüglich zu treffen.

3. Verkehrsmittel

Fahrzeuge mit technischen Mängeln (z. B. mangelhafte Brems- und Beleuchtungseinrichtungen) sowie vorschriftswidrig beladene oder überladene Fahrzeuge sind anzuhaltend und zu überprüfen. Kleinere Mängel hat der Fahrzeugführer unverzüglich abzustellen. **Fahrzeuge, deren Zustand die Verkehrssicherheit erheblich beeinträchtigt, sind aus dem Verkehr zu ziehen**; die Maßnahme ist aufzuheben, wenn die Mängel behoben sind. Fahrzeugen mit **erheblicher Überladung (10% und mehr)** ist die Weiterfahrt erst dann zu gestatten, wenn der verkehrswidrige Zustand beseitigt ist. Darüber hinaus sind Maßnahmen einzuleiten, die sich aus dem Verstoß ergeben (z. B. Mängelbericht, Verwaltungs- und Strafverfahren).

4. Verkehrsraum

Der dem Straßenverkehr dienende Raum ist zu beobachten. Hindernisse oder andere Gefahrenquellen sind zu beseitigen oder beseitigen zu lassen. Bis zur Beseitigung sind die notwendigen **Sicherungsmaßnahmen** zu treffen. Alle Anlagen und Maßnahmen, die der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs dienen, insbesondere auch die Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen, sind auf ihren Zustand, ihre Eignung, ihre Wirksamkeit und Zweckmäßigkeit zu überwachen. Mängel sind zu berichten.

IV. Besondere Verkehrsüberwachungsmethoden

1. Überwachung mit Kraftfahrzeugen und durch Polizeibeamte in Zivil

Ein wirksames Mittel der Verkehrsüberwachung ist die Verwendung von Kraftfahrzeugen mit Funksprech- und Lautsprecheranlagen. Die Fahrzeuge dienen der schnellen Überwindung von Zeit und Raum zu wendigem, überraschendem und gezieltem Einsatz beweglicher und stationärer Verkehrsüberwachungskräfte an Unfall- und Deliktsschwerpunkten.

Das mit uniformierten Beamten besetzte, als Polizeifahrzeug gekennzeichnete Streifenkraftfahrzeug ist in besonderem Maße geeignet, delikt- und unfallvorbeugend zu wirken. Soweit es die Witterung erlaubt, sind bevorzugt Kradstreifen (Solokräder mit Funk) einzusetzen.

Das mit Beamten in Zivilkleidung besetzte, nicht als Polizeifahrzeug gekennzeichnete Kraftfahrzeug eignet sich besonders zur Feststellung von gefährlichen Verkehrstraftaten. Polizeibeamte in Zivil können vor allem diejenigen Verkehrsteilnehmer erfassen, die sich rücksichtslos oder leichtfertig über die Verkehrsvorschriften hinwegsetzen, wenn sie mit keiner polizeilichen Überwachung rechnen.

Die Verkehrstreifen führen die Verkehrsüberwachung auf Grund des ihnen erteilten Streifenauftrages im Wechsel zwischen beweglichem und stationärem Einsatz, auf Schnellverkehrsstraßen insbesondere auch im überholenden Einsatz durch.

2. Überwachung mit Verkehrsüberwachungskamera

Die immer schwieriger werdende Verkehrssituation macht es notwendig, daß die Polizei das Fehlverhalten von Verkehrsteilnehmern rasch, einfach und beweissicher feststellt. Dem dient die Verkehrsüberwachungskamera. Sie ist dort einzusetzen, wo durch die Häufung von Gefährdungsdelikten die Verkehrssicherheit bedroht wird. Für die Überwachung mit Verkehrsüberwachungskameras in Streifenkraftwagen eignen sich insbesondere

- a) Straßen mit Fahrbahnmarkierungen zur Begrenzung, Ankündigung oder Kennzeichnung von Fahrbahnen bzw. Fahrspuren,
- b) Straßen mit Überholverboten und Geschwindigkeitsbeschränkungen,
- c) Straßen mit vorgeschriebener Fahrtrichtung oder Vorbeifahrt,
- d) Straßen mit Verkehrsregelung durch Farbzeichen,
- e) Straßen, auf denen Schienenfahrzeuge erfahrungsgemäß verbotswidrig links überholt werden,
- f) Straßen, auf denen hohe Geschwindigkeiten gefahren (z. B. Bundesautobahnen, Kraftfahrzeugstraßen) und Kraftfahrzeuge nicht ohne Gefahr angehalten oder Verstöße im Gegenverkehr durch andere Überwachungsmethoden nur unter Schwierigkeiten festgestellt werden können.

Während der Dunkelheit ist die Kamera neben der Feststellung erheblicher Verstöße gegen die Verkehrssicherheit innerhalb der Reichweite des Elektronenblitzes in erster Linie zu verwenden, um das Abblenden im Gegenverkehr zu überwachen. Aus Sicherheitsgründen ist der Elektronenblitz in der Dunkelheit nur auszulösen, wenn

- a) im Gegenverkehr zu erfassende Fahrzeuge mindestens 25 m entfernt sind,
- b) andere, unbeteiligte Fahrzeuge im Gegenverkehr einen mindestens ebenso großen Abstand haben.

3. Überwachung mit Fernmeldemitteln

In besonders gelagerten Fällen empfiehlt sich die Zusammenarbeit mehrerer Fahrzeuge mit Funk

oder die Einrichtung von Überwachungsstellen unter Einsatz von Fernmeldemitteln (Fernsprengeräte, tragbare und eingebaute UKW-Funksprengeräte, Verkehrsraddargeräte).

a) **Beweglicher Einsatz**

Bei der Überwachung mittels mehrerer Fahrzeuge mit Funk im beweglichen Einsatz gliedern sich die Fahrzeuge mit den jeweils erforderlichen Abständen in den Straßenverkehr ein. Dabei kann der Verkehr in beiden Richtungen überwacht werden. Auf Bundesautobahnen soll jedoch nur der in der gleichen Richtung fließende Verkehr überwacht werden.

b) **Stationärer Einsatz**

Mit Hilfe von Überwachungsstellen soll der Verkehr an Unfallschwerpunkten und besonderen Gefahrenstellen unauffällig beobachtet werden. Überwachungsstellen sind nur dort einzurichten, wo Straßenführung, Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen zu Zweifeln keinen Anlaß geben.

Überwachungsstellen mit Verkehrsraddargeräten

Diese Geräte dienen in erster Linie der rationellen und exakten Erfassung von erheblichen Geschwindigkeitsüberschreitungen, vor allem dort, wo sich unzulässige Fahrgeschwindigkeiten als besonders gefährlich erwiesen haben. Die Geräte sind so einzustellen, daß geringfügige Geschwindigkeitsverstöße überhaupt nicht und leichtere nur dann registriert werden, wenn ein Anhalten der Fahrzeugführer möglich ist. Die diesem Verfahren innewohnenden Fehlergrenzen sind in jedem Falle zugunsten der Betroffenen aufzurechnen. Nur zweifelsfreie Fälle und technisch einwandfreie Meßergebnisse dürfen zur Einleitung der Strafverfolgung oder für sonstige polizeiliche Maßnahmen ausgewertet werden¹⁾.

4. **Standkontrollen**

Im Interesse der Verkehrssicherheit kann auf angeordnete Kontrollen nicht verzichtet werden. Sie dienen der Prüfung der mitzuführenden Papiere sowie des Zustandes, der Ausrüstung und der Ladung der Fahrzeuge. Sie ermöglichen es, Maßnahmen gegen Personen zu treffen, die zur Teilnahme am Straßenverkehr ungeeignet sind und gestatten

es außerdem, Fahrzeuge aus dem Verkehr zu ziehen, deren Verkehrssicherheit wesentlich beeinträchtigt ist. Die Kontrollen dienen ferner der Fahndung nach Personen und Sachen.

Von einer Kontrolle soll im allgemeinen abgesehen werden bei Fahrzeugen

- der Bundeswehr und der (ausländischen) Streitkräfte,
- des diplomatischen (CD) und des konsularischen (CC) Corps,
- des Bundesgrenzschutzes,
- des Zollgrenzdienstes und der Zollfahndung,
- der Polizei,
- der Feuerwehr,
- des Krankentransportdienstes.

Fahrzeuge des Omnibuslinienverkehrs sind in der Regel nur an den Ausgangs- und Endpunkten der Linien zu kontrollieren.

Kontrollen bei Dunkelheit sind nur durchzuführen, wenn die Kontrollstellen gut wahrnehmbar und blendungsfrei mit fremden oder eigenen Lichtquellen ausgeleuchtet sind und der amtliche Charakter der Kontrollstellen rechtzeitig und zweifelsfrei erkennbar ist. Bei Nebel, Schneefall oder Straßenglätte ist, außer in Notfällen, von Kontrollen abzusehen²⁾.

Müssen unter solchen Umständen Verkehrskontrollen durchgeführt werden, so ist besonders die erhöhte Verkehrssicherungspflicht der Polizei zu beachten (Abstumpfung der Straßenoberfläche auf der Anhaltestrecke usw.).

Die Standkontrollen werden durchgeführt als

a) **allgemeine Kontrollen**

Hierunter sind solche Kontrollen zu verstehen, die von allen Beamten des uniformierten Polizeivollzugsdienstes nach besonderem Auftrag und kurzer Einweisung ohne Prüf- und Meßgeräte durchgeführt werden können,

oder

b) **Kontrollen mit Prüf- und Meßgeräten**

Diese Kontrollen sind in besonderem Maße geeignet, Zustand und Ladung der Fahrzeuge eingehend zu prüfen.

¹⁾ Diese Grundsätze gelten sinngemäß für alle übrigen Geschwindigkeitsfeststellungen im Rahmen der Verkehrsüberwachung durch die Polizei.

²⁾ Diese Grundsätze gelten sinngemäß für das Anhalten bei allen Überwachungsstellen.

20510

Fahrzeugüberprüfungen durch die Polizei

RdErl. d. Innenministers v. 8. 4. 1960 —
IV C 2 — 68/III — 23.10

Die Polizei hat u. a. die Aufgabe, unbeschadet der den Straßenverkehrsbehörden zugewiesenen periodischen Prüfpflichten (§ 29 StVZO), den Zustand und die Ausrüstung der Fahrzeuge (nicht an Geleise gebundene Landfahrzeuge), die auf öffentlichen Straßen, Wegen und Plätzen am Verkehr teilnehmen, zu überprüfen. Dies geschieht durch besonders **angeordnete Standkontrollen** (allgemeine Kontrollen oder Kontrollen mit Prüf- und Meßgeräten) und im Rahmen der ständigen Verkehrsüberwachung durch **Kontrollen aus konkretem Anlaß**.

1. Stellen Polizeivollzugsbeamte Mängel an einem Fahrzeug fest, die nicht an Ort und Stelle beseitigt werden können, so ist, sofern das Fahrzeug aus Gründen der **Verkehrssicherheit** nicht sofort aus dem Verkehr gezogen werden muß, ein Mängelbericht zu fertigen.

Anlage 1

Für den Mängelbericht ist der als Anlage 1 beigefugte Vordruck (in Blockform) zu verwenden. Der Vordruck besteht aus der (weißen) Postkartenerst-, (hellgrünen) Postkartenzweit- und (hellgelben) Drittschrift. Die Postkartenerstschrift ist dem Fz.-Führer (-Halter) auszuhändigen, die Postkartenzweitschrift ist für die Unterrichtung der Straßenverkehrsbehörde bestimmt, wenn der Fz.-Führer (-Halter) der Aufforderung zur Mängelbeseitigung nicht nachgekommen ist. Die Drittschrift verbleibt bei der Dienststelle.

2. Mit der Aushändigung der Erstschrift des Mängelberichtes ist der Fz.-Führer (-Halter) aufzufordern, die bei der polizeilichen Kontrolle festgestellten Mängel **innerhalb von 4 Tagen** beseitigen zu lassen. Die Mängelbeseitigung muß der Polizeidienststelle, die die Mängel festgestellt hat, durch

- a) eine Technische Prüfstelle für den Kraftfahrzeugverkehr (TUV) oder
- b) eine von einem Kraftfahrzeugingenieur oder einem Meister des Kraftfahrzeughandwerks geleitete Werkstatt oder
- c) einen Kraftfahrzeug-Elektrodienst, soweit es sich nur um Mängel an elektrischen Anlagen handelt, oder
- d) eine von einem Meister des Vulkaniseurhandwerks geleitete Werkstatt, soweit es sich nur um Mängel an der Bereifung handelt, oder
- e) eine von einem Landmaschineningenieur oder Meister des Landmaschinenhandwerks geleitete Werkstatt, soweit es sich um Mängel an Zugmaschinen, Arbeitsmaschinen, Arbeitsgeräten und Anhängern für land- und forstwirtschaftliche Zwecke handelt¹⁾, oder
- f) eine Polizeidienststelle, soweit es sich um **kein Kraftfahrzeug²⁾ oder keinen Kfz-Anhänger** handelt, auf dem Mängelbericht (Postkartenerstschrift) bescheinigt werden.

3. Handelt es sich um Beanstandungen, deren Prüfung erfahrungsgemäß durch die unter Ziff. 2. b)–e) aufgeführten Stellen nicht vorgenommen werden kann [z. B. Zugvorrichtung (§ 43 StVZO), Abmessungen (§ 32 StVZO), Scheiben (§ 40 StVZO), Geräuschbelästigung (§ 49 StVZO), Fahrgestellnummer (§ 59 StVZO), Fahrtschreiber (§ 57a StVZO), allgemeine Betriebserlaubnis für Typen (§ 20 StVZO), Betriebserlaubnis für Einzelfahrzeuge (§ 21 StVZO), Betriebserlaubnis und

¹⁾ Auf der Rückseite der Erstschrift des Mängelberichts ist bei Verwendung alter Vordrucke unter f) handschriftlich einzutragen: „Landmaschineningenieur oder -Meister.“

²⁾ Als Kraftfahrzeuge gelten Landfahrzeuge, die durch Maschinenkraft bewegt werden, ohne an Geleise gebunden zu sein; Fahrräder mit Hilfsmotor gelten nicht als Kraftfahrzeuge im Sinne dieses RdErl.

Bauartengenehmigung für Fahrzeugteile (§ 22 StVZO) u. ä.), ist die Mängelbeseitigung durch die für den regelmäßigen Standort des Kraftfahrzeuges zuständige Technische Prüfstelle für den Kraftfahrzeugverkehr (TUV) — (vgl. Ziff. 2. a) — zu verlangen. Diese Anordnung ist durch *Vermerk auf dem Mängelbericht zu treffen.

4. Wenn der Fz.-Führer (-Halter) die Bestätigung nicht innerhalb von 7 Tagen beibringt oder die **Überprüfung** der Bescheinigung über die Mängelbeseitigung zu Bedenken Anlaß gibt, hat die ausfertige Polizeidienststelle die (hellgrüne) Postkartenzweitschrift des Mängelberichtes nach Ablauf von weiteren 7 Tagen unmittelbar an die Straßenverkehrsbehörde — **Zulassungsstelle — des regelmäßigen Standortes, sofern es sich nicht um Kraftfahrzeuge³⁾ oder Kfz-Anhänger** handelt (vgl. Ziff. 2 f), an die Straßenverkehrsbehörde des Wohnortes zu übersenden. Diese ordnet die Vorführung des vorschriftswidrigen Fahrzeuges an oder trifft erforderlichenfalls weitergehende Maßnahmen.
5. **Unberührt von diesen Verwaltungsmaßnahmen bleibt die Pflicht des einschreitenden Polizeivollzugsbeamten, den Fz.-Führer (-Halter) mündlich (gebührenfrei) zu belehren, gebührenpflichtig zu verwarnen (§ 22 StVG) oder die Strafverfolgung einzuleiten (§ 163 StPO).**
6. Nach Maßgabe des § 6 StVO i. d. F. v. 29. März 1956 (BGBl. I S. 271) i. Verb. mit meinem RdErl. v. 31. 10. 1956 (SMBl. NW. 20510) ist der Fz.-Führer (-Halter) zur Teilnahme an einem Unterricht über das Verhalten im Straßenverkehr vorzuschlagen. Für den Vorschlag auf Grund festgestellter Mängel ist die (hellgrüne) Zweitschrift des Mängelberichtes zu verwenden.
7. Fz.-Führern (-Haltern), deren Fahrzeug bei einer angeordneten Standkontrolle überprüft wurde, ist — sofern nicht das Fahrzeug an Ort und Stelle aus dem Verkehr gezogen werden muß — die vorgeschriebene Kontrollbescheinigung (siehe Anlage 2) auszuhändigen; jedoch tritt an ihre Stelle die Erstschrift des Mängelberichtes, wenn ein solcher ausfertigt wird.
Bei der Ausgabe der Kontrollbescheinigung sind die Fz.-Führer (-Halter) darauf hinzuweisen, daß die Bescheinigung während der weiteren Fahrt zur Vermeidung nachfolgender Kontrollen bis zu 24 Stunden nach Ausfertigung am Fahrzeug sichtbar angebracht werden kann. Während dieser Zeit kann sie anerkannt werden, auch wenn sie von einer Polizeidienststelle eines anderen Bundeslandes ausgestellt wurde.
8. Die handschriftlichen Eintragungen auf den Mängelberichten und Kontrollbescheinigungen sind mit Kügelschreiber vorzunehmen.
9. Die Blocks für die Mängelberichte und die Vordrucke für die Kontrollbescheinigung werden zentral beschafft. Der Jahresbedarf ist der Polizei-Beschaffungsstelle NW zum **1. 9. jeden Jahres** anzuzeigen. Fehlanzeige ist erforderlich. Die Rechnungen gehen den Empfangsstellen zur unmittelbaren Bezahlung aus den laufenden Haushaltsmitteln zu.
10. Dieser RdErl. ergeht im Einvernehmen mit dem Minister für Wirtschaft und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen und tritt an die Stelle des RdErl. v. 24. 4. 1958 (MBl. NW. 1958 S. 1037), v. 4. 9. 1958 (MBl. NW. 1958 S. 2287/SMBl. NW. 20510 — RdErl. v. 24. 4. 1958 —).

Auf den RdErl. d. Ministers für Wirtschaft und Verkehr v. 24. 4. 1958 (SMBl. NW. 9211) weise ich besonders hin.

Anlage 1 a**Vorderseite des Blockdeckels
(hellgrün — DIN A 6 — 14,8 × 10,5 —)****Mängelberichte****Polizeidienststelle****Block Nr.:****Polizeibehörde****Vordruck Pol. NW. — Mäng. 1 —****Angefangen:****Abgeschlossen:****Angabe des Verlages****Anlage 1 b****Innenseite des Blockdeckels (hellgrün) mit Abdruck dieses RdErl. (auszugsweise)**

Anlage 1 c

Vorderseite der (weißen) Postkartenerst-, (hellgrünen) Postkartenzweit- und (hellgelben) Drittschrift - Din A 6-14,8 x 10,5 - (Erst- und Zweitschrift - 170 g/qm -)

(Polizeidienststelle)		(Polizeibehörde)		, den	
SWZO §§ 30/31		Festgestellte Mängel an			
		a) Kfz.: Pkw, Lkw, Kom, Krad, Zugmasch., Anh., Elektrofahrzeug, Kraftdreirad, amtl. Kennz.: b) Fz.: F. m. H., Fahrrad, Fuhrwerk, nähere Bezeichn.:			
41	Bremsen	36	Bereifung	47	Schalldämpfer
	Unterlegkeile		Laufflächen		Auspuffrohre
50	Fahrbahnbeleucht.	43	Zugvorrichtung *	55	Schallzeichen
	Schlußbeleucht.	38	Lenkvorrichtung	60	aml. Kennzeichen
53	Bremsleucht.	32	Abmessungen *	49	Geräuschbelästigung *
	Rückstrahler	56	Rückspiegel	59	Fabricschilder
	Sicherungsleucht.	54	Fahrtrichtungsanzeiger		Fahrgestellnummer *
51	Begr.- und Parkleucht.	40	Scheiben *	57a	Fahrtschreiber *
52	Zusatzscheinwerfer		Scheibenwischer	58	Geschw.-Schilder
Sonstiges oder Bemerkungen					

(Uhrzeit)	(Ort, Straße)	Mängelbericht ausgehändigt an:
(Vor-, Zuname)	(Wohnort, Straße, Hausnummer)	(Geburtsdatum und -ort)
als Fz.-Führer - Halter - mit der Aufforderung, die Mängel innerhalb von 4 Tagen beseitigen zu lassen und den Mängelbericht mit einer Bescheinigung über die Beseitigung der Mängel innerhalb von 7 Tagen an die obige Polizeidienststelle zurückzusenden.		
(Nichtzutreffendes streichen. Zutreffendes einsetzen oder kennzeichnen; Mängel durch X, fehlende Einrichtungen durch F bezeichnen.)		
		(Unterschrift, Amtsbezeichnung)

Anlage 1 d

Rückseite der (weißen) Postkartenerstschrift

Bescheinigung

Es wird hiermit bescheinigt, daß die umseitig bezeichneten Mängel an — Fz. — Kfz.:

beseitigt sind.
Prüfende Stelle: +)

(Siegel, Stempel, Unterschrift)

, den

+) Die Mängelbeseitigung muß durch

- eine Technische Prüfstelle für den Kraftfahrzeugverkehr (TÜV) oder
- eine von einem Kraftfahrzeugingenieur oder einem Meister des Kraftfahrzeughandwerks geleitete Werkstatt oder
- einen Kraftfahrzeug-Elektrodienst, soweit es sich nur um Mängel an elektrischen Anlagen handelt, oder
- eine von einem Meister des Vulkaniseurhandwerks geleitete Werkstatt, sofern es sich nur um Mängel an der Bereifung handelt, oder
- eine von einem Landmaschineningenieur oder Meister des Landmaschinenhandwerks geleitete Werkstatt, soweit es sich um Mängel an Zugmaschinen, Arbeitsmaschinen, Arbeitsgeräten und Anhängern für land- und forstwirtschaftliche Zwecke handelt, oder
- eine Polizeidienststelle, soweit es sich um kein Kraftfahrzeug oder um keinen Kfz.-Anhänger handelt,

auf dem Mängelbericht bescheinigt werden. Für die mit * Vermerk gekennzeichneten Mängel wird nur die Bescheinigung der für den regelmäßigen Standort des Kfz. zuständigen Techn. Prüfstelle für den Kfz.-Verkehr (TÜV) anerkannt.

Fz.-Führer,
-Halter wird
gebeten, die
Postkarte
hier freizumachen

An

Hinweis:

Die Anschrift der Polizeidienststelle (mit Angabe der Polizeibehörde) ist vorher so einzutragen, daß die Postkarte bei der ausfertigen Polizeidienststelle unmittelbar eingeht.

Die Verwendung eines entsprechenden Stempels ist zweckmäßig.

Anlage 1e

Rückseite der (hellgrünen) Postkartenzweit- und (hellgelben) Drittschrift

Umseitigen Mängelbericht übersende ich zuständigkeitsgemäß zur weiteren Veranlassung.

Der Fz.-Führer — Halter — ist der Aufforderung zur Mängelbeseitigung — nicht — nachgekommen.

Ich bitte, die **Vorführung des vorschriftswidrigen Fahrzeuges** und ggf. **weitergehende Maßnahmen** zu veranlassen.

Ich schlage — außerdem — vor, den Fz.-Führer — Halter — zur **Teilnahme an einem Unterricht über das Verhalten im Straßenverkehr** gem. § 6 StVO vorzuladen.

Sonstige Maßnahmen der Polizei:

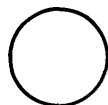
Fahrzeug-	Führer	Halter
mündl. (gebührenfrei) belehrt		
gebührenpfl. verwarnt (§ 22 StVG)		
Strafverfolgung eingeleitet (§ 163 StPO)		

Mäng. 1

An die

Straßenverkehrsbehörde

— Zulassungsstelle —



in

(Unterschrift des Dienststellenleiters)

(Nichtzutreffendes streichen, Zutreffendes im Kästchen durch X bezeichnen; sind Fz.-Führer u. -Halter eine Person, ist das X auf die senkrechte Linie zwischen Führer und Halter zu setzen)

Anlage 2

Muster der Kontrollbescheinigung
(DIN A 6 — 14,8 × 10,5 —)

Kontrollbescheinigung

....., den
(Polizeidienststelle, Polizeibehörde)

Das

a) Kraftfahrzeug: Pkw, Lkw, Kom, Krad, Zugmasch., Anh., Elektrofz., Kraftdreirad,

..... mit dem amtl. Kennzeichen:
(sonstiges)

b) Fahrzeug: F. m. H., Fahrrad, Fuhrwerk, nähere Bezeichn.:
(sonstiges)

wurde heute gegen Uhr

ohne	
mit	

Prüf- und Meßgeräte — n — kontrolliert.

(Nichtzutreffendes streichen, Zutreffendes einsetzen, Zutreffendes im Kästchen durch X bezeichnen)

.....
(Unterschrift, Amtsbezeichnung)

20510

Erfassung der verkehrspolizeilichen Maßnahmen

RdErl. d. Innenministers v. 8. 4. 1960 —
IV C 2 — 68/III — 20.32

Anlage 1
Anlage 2

- I. Mit Wirkung vom 1. 7. 1957 erfassen die Polizeibehörden ihre Maßnahmen zur Überwachung des Straßenverkehrs monatsweise durch **Ausfertigung des Vordruckes „Tät 1“** (Muster s. Anl. 1) nach Maßgabe des dazugehörigen „Merkblattes“ (Muster s. Anl. 2).
Die Erfassung hat auf den Dienststellen möglichst weitgehend zentralisiert (z. B. durch Anzeigenbearbeiter, Wachhabende), die Zusammenfassung der Meldungen der Dienststellen bei den Polizeibehörden (Abt. S IIIa), zu erfolgen.
- T.** Spätestens zum 15. des auf den Berichtsmonat folgenden Monats haben die Polizeibehörden die ausgefertigten **Erstschriften** des Vordruckes „Tät 1“, die das **zusammengefaßte Ergebnis für den gesamten Zuständigkeitsbereich** enthalten, dem Statistischen Landesamt Nordrhein-Westfalen in Düsseldorf unmittelbar (als Einzelsendung) zuzustellen¹⁾.
Es ist den Polizeibehörden und -dienststellen freigestellt, die Vordrucke „Tät 1“ — wenn das ohne weiteren Personalaufwand möglich ist —, so ausfertigen zu lassen, daß die verkehrspolizeilichen Maßnahmen bestimmter Polizeikräfte gesondert mit ausgewiesen werden können.

¹⁾ Es bestehen keine Bedenken dagegen, daß sich die Polizeiaufsichtsbehörden Zweitschriften übersenden lassen.

- II. Das Statistische Landesamt wertet die von den Polizeibehörden übersandten Vordrucke „Tät 1“ aus und bereitet sie zu Monatskurz- und vollständigen Jahresberichten auf, die neben dem Landesnachweis über alle Maßnahmen der Polizei zur Überwachung des Straßenverkehrs Vergleichsübersichten enthalten und über Kräfteansatz und Einschreiten zur Verhinderung folgenswerer Unfälle Aufschluß geben.

Die vollständigen Jahresberichte werden vervielfältigt und den Polizeiaufsichts- und Polizeibehörden, den Polizeieinrichtungen und dem Landeskriminalamt zugestellt. Die Monatskurzberichte gehen dem Landeskriminalamt und den Polizeiaufsichtsbehörden zu.

- III. Die Erfassungsunterlagen bei den Polizeibehörden dürfen 1 Jahr nach Ablauf des Berichtsjahres vernichtet werden.

- IV. Sonstige geschäftsstatistische Erfassungen von polizeilichen Maßnahmen zur Überwachung des Straßenverkehrs sind nur im Rahmen meiner Weisungen zulässig.

- V. Die Vordrucke „Tät 1“ werden zentral beschafft. Der Jahresbedarf ist der Polizei-Beschaffungsstelle zum **1. 7. jeden Jahres** anzuzeigen. Fehlanzeige ist erforderlich. Die Rechnungen gehen den Empfangsstellen zur unmittelbaren Bezahlung aus den laufenden Haushaltsmitteln zu.

- VI. Dieser RdErl. ergeht im Einvernehmen mit dem Minister für Wirtschaft und Verkehr und tritt an die Stelle des RdErl. v. 5. 3. 1957 (MBl. NW. 1957 S. 997/SMBI. NW. 20510 — RdErl. v. 5. 3. 1957 —).

Anlage 1 z. RdErl. v. 8. 4. 1960
— IV C 2 — 68/III — 20.32 —

Pol.-Dienststelle:

Tät 1

Pol.-Behörde:

Monat: 196.....

Blatt.....

**Polizeiliche Maßnahmen
zur
Überwachung des Straßenverkehrs**

1. Verkehrspolizeiliche Sondereinsätze: ¹⁾	Zwischensummen oder Strichelung	Summe
a) Überwachung des fließenden Verkehrs ¹⁾		
b) Fahrzeug-(Stand-)Kontrollen ¹⁾		
c) Überwachung des ruhenden Verkehrs ¹⁾		
d) bei Veranstaltungen u. ä. ¹⁾		
e) bei Transporten ¹⁾		
f) bei Eskortierungen ¹⁾		
g) bei Verkehrserziehungsaktionen ¹⁾		
2. Vorladungen zum Verkehrsunterricht		
3. Alcotestvorprüfungen a) ohne Schadensfolgen bei Verkehrsverstößen		
b) mit Schadensfolgen		
4. Entnahme v. Blutproben a) ohne Schadensfolgen bei Verkehrsverstößen		
b) mit Schadensfolgen		
5. Beseitigung von Mängeln an Ort und Stelle sowie Verbot der Weiterfahrt, Sicherstellung oder Beschlagnahme des Fahrzeuges wegen festgestellter oder vermuteter Verkehrsverstöße mit und ohne Schadensfolgen		
6. Freiheitsentziehungen		
7. Abschleppen von Fahrzeugen gem. Abs. 6 der AV zu § 16 StVO		
8. Kontrollberichte im Güterkraftverkehr		
9. Sonstige Berichte an andere Behörden u. ä., die nicht unter 2.—8. und 10.—13. erfaßt werden können, wie Mitteilungen über Straßenzustand, Verkehrszeichen u. dgl., Vollzugshilfemaßnahmen und Anzeigen über Rechts- und Ordnungswidrigkeiten in Verkehrssicherheitsangelegenheiten. Hierunter fallen nicht Vernehmungen, Weitergabe von Schreiben, Abverfügungen, Bestellungen u. ä.		

¹⁾ Ab 15. 1. 1958 nicht mehr auszufüllen.

Grund der polizeilichen Maßnahme	10. Mängel- berichte	11. Strafanzeigen bei Verkehrs- vergehen ohne Schadensfolgen	12. Übertretungsanzeigen bei Verkehrsübertretungen		13. Gebührenpfl. Verwarnungen bei Verkehrsübertretungen			
			ohne Schadensfolgen	mit Sach- ²⁾ schadensfolgen	ohne Schadensfolgen	mit Sach- ²⁾ schadensfolgen		
a) Nichtbeachten der Vorfahrt		☐	☐	☐	☐	☐	Beim Führer des Fahrzeuges	
b) Fehler beim Überholvorgang		☐	☐	☐	☐	☐		
c) Übermäßige Geschwindigkeit		☐	☐	☐	☐	☐		
d) Falsches Einbiegen oder Wenden			☐	☐	☐	☐		
e) Fahren auf der falschen Fahrbahn			☐	☐	☐	☐		
f) Fahrer unter Alkoholeinfluß		☐	☐	☐				
g) Fahrzeugführer beach- tet die Verkehrsrege- lung der Verkehrs- posten und Signal- anlagen nicht			☐	☐	☐	☐		
h) Sonstige Verstöße von Fahrzeugführern oder Fahrzeughaltern		☐	☐	☐	☐	☐		
i) Falsches Verhalten von Fußgängern beim Überschreiten der Fahrbahn			☐	☐	☐	☐	Beim Fußgänger	
j) Fußgänger unter Alkoholeinfluß			☐	☐	☐	☐		
k) sonstige Verstöße von Fußgängern			☐	☐	☐	☐		
l) Mängel der Bremsen	☐		☐	☐	☐	☐	Beim Fahrzeug	
m) Mängel an der Beleuchtungsanlage des Fahrzeuges	☐		☐	☐	☐	☐		
n) Unvorschriftsmäßige Beladung, Überladung, Überbesetzung		☐	☐	☐	☐	☐		
o) Mängel an der Bereifung	☐		☐	☐	☐	☐		
p) Sonstige Mängel beim Fahrzeug	☐	☐	☐	☐	☐	☐		
				¹⁾		²⁾		

Ort: Datum: Unterschrift:

¹⁾ Ab 1. 10. 1959 von den Polizeibehörden nicht mehr auszufüllen.

²⁾ Ab 1. 10. 1959 stellt das Statistische Landesamt nur noch die Gesamtzahlen nach den Meldungen und Übertretungsanzeigen zum Verkehrsunfall zusammen.

Anlage 2 z. RdErl. v. 8. 4. 1960
— IV C 2 — 68/III — 20.32 —

Merkblatt

betr. Ausfertigung der Vordrucke

Tät 1

zur Erfassung der polizeilichen Maßnahmen zur Überwachung des Straßenverkehrs

I. Erfassungspflicht

Zur Vermeidung einer unzulässigen mehrmaligen Nachweisung von Tätigkeiten sollen die verkehrspolizeilichen Maßnahmen (Pos. 2.—12.) jeweils bei der Dienststelle (Verkehrsüberwachungszug, Verkehrsüberwachungsdienst, Verkehrsunfalldienst, Schutzbezirk bzw. Station, ggf. Pol.-Posten) der Polizeibehörde registriert werden, bei der der einschreitende Polizeivollzugsbeamte den zu schaffenden Vorgang erstmalig in den Geschäftsgang gibt bzw. die notwendigen Eintragungen macht. Bei dieser Dienststelle sind auch die gebührenpflichtigen Verwarnungen (Pos. 13.) zu erfassen.

II. Ausfertigung der Formblätter

Die Erfassung ist bei den Dienststellen zu zentralisieren. Sie soll durch den Anzeigenbearbeiter, den Wachhabenden usw. auf Grund der von den Außendienstbeamten vorgenommenen Tätigkeiten, jedoch nicht von diesen selbst, durchgeführt werden. Das gilt nicht für die Einzelposten in ländlichen Verhältnissen.

Bei den erfassungspflichtigen Dienststellen sind die Tätigkeiten in den schwach umrandeten Feldern der entsprechenden Positionen zunächst durch Zwischensummen oder Strichelung zu registrieren. Sofern mit Zwischensummen gearbeitet wird, ist zwischen diese das Additionszeichen (+) zu setzen. Andernfalls ist übersichtlich in Fünfer- und Zehnergruppen zu stricheln. Der jeweilige Vorgang (Anzeige, Bericht, Eintragung, gebührenpflichtige Verwarnung) ist nach Auszählung mit einem auf die vorgenommene Erfassung hinweisenden Vermerk zu versehen. Die Verwendung eines kleinen Stempels mit der abgekürzten Beschriftung „Stat. erf.“ ist zweckmäßig.

Nach Abschluß des monatlichen Berichtszeitraumes sind die Strichelungen oder Zwischensummen in den

schwach umrandeten Feldern auszuzählen bzw. zu addieren. Die Summen sind in die kleinen stark umrandeten Felder einzutragen.

Eine vom Leiter der Polizeibehörde zu bestimmende Stelle, die möglichst über eine Additionsmaschine verfügen sollte, nimmt für den Bereich der Polizeibehörde die Rechenarbeiten für die Erstellung der Gesamtnachweisung vor. Die Summen in den stark umrandeten Feldern aus den von den Dienststellen vorgelegten Vordrucken „Tät 1“ sind zunächst untereinander zu schreiben. Aus der so entstandenen Vorauflistung, auf die aus Gründen der statistischen Exaktheit nicht verzichtet werden darf, sind die Endsummen zu errechnen und in die stark umrandeten Felder eines Vordruckes „Tät 1“ unter gleichzeitiger Fertigung von einer Durchschrift einzutragen. Wenn die Schreibmaschinengeschriebenen Zahlen nicht in die Felder hineinpassen, sind sie handschriftlich auszufüllen. Die **Zahlen** dürfen auf **keinen Fall** über den **inneren Rand der Begrenzungslinien hinausragen**. Bei Platzmangel sind die Zahlen notfalls über die stark umrandeten Felder zu setzen. Diese sind von den Polizeibehörden dann **nicht** auszufüllen. In die Felder dürfen keine anderen Eintragungen hineinragen. Es ist sicherzustellen, daß die Nachweisungen auf ihre Richtigkeit hin überprüft werden. Später festgestellte Fehler können von den Polizeibehörden auch noch nachträglich unmittelbar bei den Sachbearbeitern des Statistischen Landesamtes NW in Düsseldorf, Ludwig-Beck-Str. 23, Fernruf 62 62 21, berichtigt werden.

Jede verkehrspolizeiliche Maßnahme darf nach der Art und dem Grund in der Regel nur einmal erfaßt werden. Ergeben sich beim polizeilichen Einschreiten jedoch mehrere verschiedenartige Tätigkeiten, z. B. Strafanzeige bei Verkehrsvergehen ohne Schadensfolge, Sicherstellung des Fahrzeuges, Alcotest-Vorprüfung, Entnahme einer Blutprobe, wäre jede Maßnahme für sich bei der Dienststelle des einschreitenden Polizeivollzugsbeamten zu registrieren [Pos. 3. a), 4. a), 5., 11. f)]. Wird der Betroffene wegen **mehrerer Verkehrsverstöße gleichzeitig angezeigt** oder **gebührenpflichtig verwarnt**, so ist **nur der Hauptverstoß zu registrieren**. Im Zweifel gilt entsprechend der Reihenfolge im Vordruck „Tät 1“ der an höherer Stelle stehende „Grund der polizeilichen Maßnahme“ als Hauptverstoß (a) vor b), b) vor c), c) vor d) usw.]. Das gilt auch für die Mängelberichte.

**Meldungen und Anzeigen über Verkehrsverstöße mit Schadensfolge
sind im Vordruck „Tät 1“ nicht zu registrieren.**

Besonderes:

Zu Kopf bzw. Schlußzeile	ist anzugeben bzw. Bemerkungen	als Abkürzung
Pol.-Dienststelle	a) Landespolizeibehörden Verkehrsüberwachungszug (mit Nr. oder sonstiger Bezeichnung)	VUZ
	b) Polizeipräsidien, Polizeidirektionen, Polizeiamter	
	aa) Verkehrsdienst oder	VD
	bb) Schutzbereich (mit Bezeichnung) (hier sind auch die Maßnahmen der Wachen, Polizeiposten u. a. Außenstellen zu erfassen)	SB
	c) Oberkreisdirektionen	
	aa) Polizeistation (mit Ortsbezeichnung)	Stat.
	bb) Polizeiposten	P
Pol.-Behörde	Kreispolizeibehörde (mit Orts- und Landespolizeibezirksangabe) Landespolizeibehörde	PP, PD, PA oder OKD in (LPB) LPB
Grund der polizeilichen Maßnahme	Jede unter a) bis p) vorgesehene Beanstandung	
Ort	Einzusetzen ist der Sitz der Pol.-Dienststelle bzw. der Pol.-Behörde	
Datum	Ist bei abschließender Unterschriftsleistung einzutragen	
Unterschrift	Behörden- bzw. Dienststellenleiter oder Vertreter im Amt (Schutzpolizeibeamte m. abgekürzter Amtsbezeichnung) (nicht den dafür vorgesehenen Platz überschreiten!)	(PD, POR, PR, PHK, POK, PK, PHM, POM, PM)
Monat	Berichtsmonat ist der Kalendermonat	
Blatt	Wenn aus Raumgründen in einem Berichtsmonat mehrere Blätter für eine Dienststelle ausgefüllt werden müssen, sind die Blätter fortlaufend zu numerieren. Hierbei ist es zweckmäßig, für alle Positionen auf dem neuen Blatt einen Zwischenübertrag vorzunehmen.	

Zu Position 2.:

Hier sind nur die Vorschläge der Polizei zur Teilnahme an einem Unterricht über das Verhalten im Straßenverkehr aufzuführen (§ 6 StVO).

Zu Position 3.:

Alcotest-Vorprüfung mit Dräger-Atemalkohol-Prüfröhrchen. (Vgl. auch zu Pos. 4., zweiter Satz.)

Zu Position 4.:

Sofern aus Gründen der Beweissicherung weitere Blutentnahmen von einer Person angeordnet werden, ist hier nur **eine** Blutentnahme zu zählen. Im übrigen sind die bei einem polizeilichen Ereignis ggf. für mehrere Personen angeordneten Blutentnahmen für sich zu registrieren.

Zu Position 6.:

Die polizeiliche Inverwahrnahme (§ 15 PVG) ist hier mit zu erfassen.

Zu Position 10.-13.:

Mängelberichte, Strafanzeigen (keine Verkehrsunfallanzeigen!), Übertretungsanzeigen (keine Übertretungsanzeigen zum Verkehrsunfall!) und gebührenpflichtige Verwarnungen (außer solchen, für die eine Meldung zum Verkehrsunfall gefertigt werden muß!), wie sie mittels der üblichen Formulare in der Regel erledigt werden.

Zu Position 10. l)-p) u. 11.-13. a)-p):

Die Gründe für die polizeilichen Maßnahmen entsprechen im wesentlichen den Unfallursachen nach der Verkehrsunfallstatistik. Hier sind solche Ursachen aufgeführt, bei denen ein repressiver Zugriff der Polizei in der Regel möglich ist. Sie sind so eingeordnet, wie sie ihrer Folgeschwere nach (Tote und Schwerverletzte!) in Erscheinung treten. Bei einigen Gründen (Pos. a)-p)) sind gewisse verkehrspolizeiliche Maßnahmen nach den geltenden gesetzlichen Bestimmungen nicht möglich. Die hiernach nicht in Frage kommenden Spalten bei den Pos. 10., 11. u. 13. sind schraffiert.

Sonderuntersuchungen:

Die von den Dienststellen ausgefertigten Vordrucke „Tät 1“ eignen sich für Sonderuntersuchungen beispielsweise hinsichtlich des Einschreitens bestimmter Polizeidienststellen oder bestimmter Polizeikräfte z. B. mo. Stationen, Posten, Außenstellen, Zivilstreifen, Kradstreifen, Verkehrsüberwachungsstellen, Verkehrsüberwachungsstellen, Kontrollstellen, auch Kamerawagen, Verkehrsradarwagen u. ä. Sofern die Polizeiaufsichts-, Polizeibehörden und -dienststellen von dieser Möglichkeit ohne weiteren Personalaufwand Gebrauch machen können, ist jedoch sicherzustellen, daß die verkehrspolizeilichen Maßnahmen der mit Vordruck „Tät 1“ auszustattenden Dienststellen in jedem Falle ohne Schwierigkeiten feststellbar bleiben.

— MBl. NW, 1960 S. 1063.

20510

Verkehrsunfallbekämpfung durch örtliche Unfalluntersuchungen

RdErl. d. Innenministers v. 8. 4. 1960
IV C 2 — 68/III — 22.15¹⁾

Im Einvernehmen mit dem Minister für Wirtschaft und Verkehr werden die nachstehend abgedruckten

Richtlinien

für die Durchführung von Maßnahmen zur Verkehrsunfallbekämpfung durch örtliche Unfalluntersuchungen bekanntgegeben²⁾.

Die benötigten Einrichtungsgegenstände, das Büro- und Aktenmaterial beschaffen die Polizeibehörden in eigener Zuständigkeit.

Anlage zum RdErl. v. 8. 4. 1960
— IV C 2 — 68/III — 22.15

Richtlinien

für die Durchführung von Maßnahmen zur Verkehrsunfallbekämpfung durch örtliche Unfalluntersuchungen

I. Die Verkehrsunfälle können nur dann erfolgversprechend bekämpft werden, wenn die Umstände, durch die sie verursacht wurden, bekannt sind.

Erkenntnisse dieser Art vermitteln die vom Statistischen Bundesamt, den Statistischen Landesämtern und den statistischen Ämtern der Städte usw. gefertigten Unfallstatistiken. Sie geben Aufschluß über Zahl und Art der Unfälle, über Hauptunfallursachen und Unfallfolgen, über die an den Unfällen beteiligten Verkehrsteilnehmer usw., jedoch nur in Gesamtzahlen für bestimmte Gebiete. Sie sind daher unentbehrlich für **allgemeine** Maßnahmen zur Bekämpfung der Verkehrsunfälle. Für die Behebung **örtlicher** Gefahrenquellen benötigen die Verwaltungsbehörden jedoch spezielle Unterlagen.

Die Unfallstatistiken bedürfen, wie die Erfahrungen im In- und Auslande gezeigt haben, einer Ergänzung durch die

örtliche Untersuchung der Straßenverkehrsunfälle.

Die örtliche Untersuchung der Straßenverkehrsunfälle ist ein wirkungsvolles Mittel, der ständigen Zunahme der Straßenverkehrsunfälle zu begegnen. Dabei werden die Verkehrsunfälle nach der Unfallörtlichkeit erfaßt und untersucht. Hierdurch soll festgestellt werden, an welchen Stellen und aus welchen Gründen sich die Unfälle häufen und welche Maßnahmen notwendig sind, um erkannte Unfallquellen zu beseitigen.

II. Die Verkehrsunfallschwerpunkte können sich in örtlicher, zeitlicher und deliktmäßiger Hinsicht sowie nach der Gattung der unfallbeteiligten Verkehrsteilnehmer verlagern. Verkehrsumleitungen, Straßensperren, Straßenbauarbeiten, Arbeiten an den Versorgungseinrichtungen u. ä. können das Unfallbild erheblich verändern.

Neben dem ständig wachsenden motorisierten Verkehr wirken das Entstehen neuer Wohn- und Industriegebiete und der Bau von Straßen und Brücken auf das Unfallgeschehen ein. Mit dieser Entwicklung kann nur Schritt gehalten werden, wenn etwaige Unfallquellen frühzeitig erkannt und schnell beseitigt werden. Es ist daher erforderlich, nicht nur strafprozessuale Maßnahmen zu treffen und statistische Unterlagen zu schaffen, **sondern auch die Unfallursachen örtlich zu untersuchen.**

III. Die Unfallaufnahme ist besonders sorgfältig durchzuführen, weil sie bereits wertvolle Erkenntnisse für die örtliche Unfalluntersuchung liefern kann.

¹⁾ Dieser RdErl. tritt an die Stelle des RdErl. v. 19. 2. 1957 (MBI. NW. 1957 S. 613/SMBI. NW. 20510 — RdErl. v. 24. 8. 1959 —).

²⁾ Der Bundesminister für Verkehr hat den anderen Bundesländern empfohlen, ebenfalls örtliche Untersuchungen von Straßenverkehrsunfällen durchzuführen.

Das Ergebnis der örtlichen Unfalluntersuchung dient der **Polizei**

als Unterlage für **zweckmäßigen Einsatz ihrer Kräfte und Geräte**, zur Würdigung des **strafrechtlichen Tatbestandes bei Verkehrsunfällen** und zur Begründung konkreter **Vorschläge für Verkehrsregelung und Straßenbau**,

den **Verkehrsbehörden**

als Unterlage für verkehrsregelnde Maßnahmen,

den **Straßenbaubehörden**

als Unterlage für straßenbauliche Maßnahmen.

IV. Für die örtliche Untersuchung der Straßenverkehrsunfälle sind erforderlich

A) die **Unfallsteckkarten**,

B) die **Unfallblattsammlungen**,

C) die **Kollisions-Diagramme** mit der **Ursachen- und Situationsübersicht**,

D) die (örtlichen) **statistischen Unfallübersichten**.

Diese Unterlagen werden bei den **Polizeibehörden** in der Regel **zentral**, Teile dieser Unterlagen, insbesondere als Doppel, nach den jeweiligen Erfordernissen auch **dezentralisiert** geführt.

Beim Einrichten, Führen und Auswerten der genannten Unterlagen ist engste Zusammenarbeit mit den für die Beseitigung von Gefahrenquellen verantwortlichen Organen und den an der Sicherheit und Leichtigkeit des Straßenverkehrs interessierten Stellen erforderlich.

A) Unfallsteckkarten

1. Die Unfallsteckkarte soll die Feststellung erleichtern, an welchen Stellen des Straßennetzes sich Unfälle, insbesondere Unfälle bestimmter Art und Schwere, häufen. Die Unfälle werden daher einzeln auf der Steckkarte mit Nadeln markiert.

2. Eine Unfallsteckkarte ist in der Regel für jeden Polizeibezirk, je nach örtlichen Verhältnissen auch für Gebietsteile zu führen.

3. a) Unfallsteckkarten sind nach den örtlichen Erfordernissen für bestimmte Zeiträume (Jahr, Halbjahr, Vierteljahr, Monat) zu führen.

Da die Möglichkeit gegeben sein muß, Veränderungen in der Unfallentwicklung zu verfolgen, sollten neben der Karte für den laufenden Zeitabschnitt die Karten der beiden verflossenen Steckperioden als Vergleichskarten zur Verfügung gehalten werden.

b) Der Maßstab der Karte richtet sich nach der Ausdehnung des erfaßten Gebiets und nach der Zahl der zu erwartenden Unfälle.

Folgende Maßstäbe werden daher in Betracht kommen:

Für Stadtkerne

1 : 2000 bis 1 : 2500,

für sonstige Stadtgebiete

1 : 5000 bis 1 : 10 000,

für ländliche Gebiete

1 : 25 000.

c) Nach den bisherigen Erfahrungen ist es zweckmäßig, Karten in matted Schwarz-Weiß-Druck (Kontrastwirkung bei photographischer Wiedergabe) zu verwenden, sie auf Weichfaser-(Dämm)platten aufzuziehen und in Holz- oder Metallrahmen aufzuhängen.

Auf jeder Karte ist der Zeitraum der Verwendung zu vermerken.

d) Zur Markierung der Unfälle werden Nadeln mit verschiedenfarbigen oder verschiedenförmigen Köpfen verwendet.

Beispiel:

Unfälle mit nur Sachschaden:

Nadeln mit grünem Kopf und 4 mm ϕ ;

Unfälle mit Verletzten:

Nadeln mit rotem Kopf und 4 mm ϕ ;

Unfälle mit Getöteten:

Nadeln mit schwarzem Kopf und 6 mm ϕ .

Für jeden Unfall ist nur eine Nadel zu verwenden; die Nadelfarbe richtet sich nach der schwersten Unfallfolge (Personenschaden vor Sachschaden). Erforderlichenfalls kann durch Verwendung verschiedener Farben oder durch Verwendung von Nadeln mit verschiedenen Kopfgrößen und Formen unterschieden werden zwischen Unfällen mit leichtem und schwerem Sachschaden und zwischen Unfällen mit Schwerverletzten (stationäre Behandlung) und sonstigen Verletzten.

- e) Die Unfallsteckkarten können nach Abschluß der Steckperiode — ggf. auf Farbfilm — aufgenommen und als Vergleichsunterlagen aufbewahrt und ausgewertet werden.
4. Für regelmäßig wiederkehrende Großveranstaltungen (z. B. Messen) oder für die Erfassung von Unfällen besonderer Art (alkoholbedingte Unfälle, Kinderunfälle usw.) kann u. U. die Führung von Spezialkarten und von zusätzlichen Markierungen, wie Unterlegscheiben, zweckmäßig sein.

B) Unfallblattsammlungen

1. Die Unfallblattsammlungen sollen eine Analyse des Verkehrsunfallgeschehens an Unfallschwerpunkten ermöglichen.
2. Von jedem Verkehrsunfall sind zu fertigen
 - a) eine Drittschrift der Verkehrsunfallanzeige, der Übertretungsanzeige zum Verkehrsunfall oder eine Zweitschrift der Meldung zum Verkehrsunfall,
 - b) ggf. ein Doppel der Unfallskizze (Pause),
 - c) ggf. eine Zweitschrift des Schlußberichtes.
3. Es empfiehlt sich, die Unfallvorgänge in Diagonalhefter mit Aktenträgern einzuheften und die Aktenträger z. B. straßenweise in alphabetischer Reihenfolge einzuordnen. Längere Straßenzüge innerhalb sowie Bundes- und Landstraßen außerhalb geschlossener Ortschaften können in Abschnitte unterteilt werden. Verkehrsknotenpunkte (z. B. Plätze, zusammengehörige Verkehrsobjekte) sollten als räumliche Einheit behandelt werden. Verkehrsunfälle auf Straßenkreuzungen oder -einmündungen sind der Straße oder dem Straßenabschnitt mit der wichtigeren Bedeutung zuzuordnen oder nach einem örtlich zu findenden System einzugliedern.
Der Schriftverkehr über die Verkehrsregelung, den Straßenbau, die Straßenbeleuchtung u. ä. soll möglichst nach dieser Gliederung eingeordnet werden.
Für die Bundesautobahn werden Abschnitte von Anschlußstelle zu Anschlußstelle zu wählen sein.
4. Schutzbereichs- und Stationsgrenzen sollen möglichst berücksichtigt werden.
5. Hefter sind von Fall zu Fall und nur für diejenigen Straßen, Straßenabschnitte oder Verkehrsknotenpunkte anzulegen, in denen sich Unfälle ereignet haben.
6. Die Hefter sind mit dem Namen der Straße oder des Verkehrsknotenpunktes zu bezeichnen, die eingelegten Unfallvorgänge selbst in der zeitlichen Reihenfolge fortlaufend zu numerieren.
7. In den Heftern kann den Unfallvorgängen ein Straßenplan vorgeordnet werden, in dem jeder Unfall in Rot seiner Lage nach mit seiner lfd. Nummer markiert werden sollte.

8. Die Unfallblattsammlung soll die Unterlagen für drei aufeinanderfolgende Kalenderjahre enthalten.

9. Kennzeichnung und Signalisierung der Unfallblattsammlung durch Merkreiter an den Aktenträgern (Anhalt).

- a) Der obere Teil der Aktenträger enthält einen Einlegestreifen mit der Zahlenreihe 1 bis 31. Über den Zahlen der Einlegestreifen sind farbige Merkreiter zur Signalisierung des Unfallgeschehens im Verkehrsraum anzubringen, und zwar
 - aa) ein grüner Merkreiter zur Angabe der Gesamtzahl der Unfälle, die sich in dem Verkehrsraum ereigneten und für welche die Unfallvorgänge in der Akte enthalten sind,
 - bb) ein roter Merkreiter, der die Anzahl der Personen, die bei diesen Unfällen zu Schaden kamen, erkennen läßt,
 - cc) ein schwarzer Merkreiter für die bei diesen Unfällen getöteten Personen.

Jeweils beim Einordnen eines Unfallvorganges in einen Hefter ist der grüne Merkreiter auf die nächsthöhere Zahl weiterzusetzen, der rote oder der schwarze Merkreiter dann, wenn bei den Unfällen Personen verletzt oder getötet worden sind.

So kann aus der Anordnung der Merkreiter abgelesen werden, wieviele Unfälle sich in dem Verkehrsraum in einem bestimmten Zeitabschnitt ereignet haben und wie viele Personen dabei getötet und verletzt worden sind.

- b) In den unteren Teil der Aktenträger wird das Beschriftungsschild mit einem Cellon-Schutzstreifen eingelegt. Das Beschriftungsschild ist mit dem Namen des Verkehrsraumes zu versehen.

Um die Gattung des Verkehrsraumes erkennen zu können, sind die über dem Beschriftungsschild befindlichen Einlegestreifen in verschiedenen Farben gehalten; es bezeichnen Einlegestreifen von

- aa) grauer Farbe = Nebenstraßen,
- bb) grüner Farbe = Verkehrsknotenpunkte,
- cc) gelber Farbe = Hauptverkehrsstraßen.

Jeder Abschnitt einer unterteilten Hauptverkehrsstraße wird in eine besondere Akte aufgenommen; die Zusammengehörigkeit ist durch Reiter gleicher Farbe darzutun, die auf dem freien Feld unter der Zahl 31 anzubringen sind.

- c) Wird eine Akte vorübergehend an eine andere Dienststelle oder Behörde ausgegeben, so ist
 - aa) der Aktenträger von dem Diagonalhefter zu trennen und nur der Hefter weiterzuleiten,
 - bb) am Aktenträger eine Fehlkarte anzubringen und auf dieser Empfänger und Ausgabedatum zu vermerken,
 - cc) der Aktenträger wieder an seinen Platz zu hängen und auf dem freien Feld über der Zahl 1 ein weißer Merkreiter zu befestigen.
- d) Wird für einen Verkehrsraum mit großer Unfallhäufigkeit die Akte zu stark, so ist eine weitere gleichartige Akte anzulegen und auf dem Beschriftungsschild oben die lfd. Nummer der Akte mit I, II, III, usw. anzugeben.
Ferner sollen Zusammengehörigkeitsreiter angebracht werden.

C) Kollisions-Diagramme mit Ursachen- und Situationsübersichten

1. Kollisions-Diagramme mit den Ursachen- und Situationsübersichten dienen der systematischen Untersuchung der Unfallursachen für bestimmte Stellen des Straßennetzes, die als Unfallschwerpunkte erkannt sind. Ihre Anfertigung ist insbesondere angezeigt, wenn an einer bestimmten Stelle des Straßennetzes
 - a) überdurchschnittlich viele Unfälle zu verzeichnen sind oder
 - b) die Unfälle plötzlich stark zunehmen oder
 - c) die Ursachen mehrerer Unfälle eine gleiche Unfallquelle vermuten lassen oder
 - d) die Staatsanwaltschaft, das Gericht, die zuständigen Straßenverkehrs- oder Straßenbaubehörden oder an der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs interessierte Stellen eine Untersuchung anregen.
2. Für das Kollisions-Diagramm sollte ein Plan des Unfallschwerpunktes im Maßstab 1:50 bis 1:250 verwendet werden.
In diesen Plan sind vor allem einzutragen
 - a) alle Verkehrszeichen (einschließlich der Fahrbahnmarkierungen) und Verkehrseinrichtungen, ferner alle Besonderheiten der Straße, z. B. Radwege, Verkehrsinseln, Haltestellen öffentlicher Verkehrsmittel und die Straßenleuchten, und zwar maßstabgerecht; bauliche Änderungen an der Verkehrsanlage während des Untersuchungszeitraums sind farbig darzustellen, der Änderungstermin ist als Fußnote im Diagramm zu vermerken;
 - b) die Verkehrsunfälle, die sich im Untersuchungszeitraum ereignet haben, und zwar
 - unter Verwendung der in der Unfallblattsammlung enthaltenen Angaben, lagegetreu,
 - unter Verwendung der empfohlenen Signierungen und
 - unter Angabe der Ordnungsnummer aus der Unfallblattsammlung.
3. Ergänzend zum Kollisions-Diagramm sollte die „Ursachen- und Situationsübersicht“ gefertigt werden. In den Spalten sind, von links beginnend, in zeitlicher Reihenfolge die Hauptangaben zu den einzelnen Unfällen (Zeit und Art des Unfalls, beteiligte Verkehrsteilnehmer, Unfallursachen usw.) einzutragen, ggf. gewisse Unterscheidungen noch durch besondere Symbole (z. B. Ortskenntnisse ja oder nein, Unterscheidung beteiligter Fußgänger nach Erwachsenen und Kindern, beteiligter Kraftfahrzeuge nach zivilen Fahrzeugen und Militärfahrzeugen) zu treffen. Jahresabschnitte können durch senkrechte Zwischenstriche erkennbar gemacht werden. Reichen die 50 Spalten nicht aus, so ist ein Anschlußblatt mit gleicher Einteilung anzufügen.

D) Örtliche statistische Unfallübersichten

Zur vergleichenden Gegenüberstellung der Gesamtunfallziffern für den Polizeibezirk nach Monaten sind schematische Übersichten, etwa nach Muster Anlage 5, zu führen.

Für Kreispolizeibezirke mit mehreren Städten sind zusätzliche Übersichten für jede Stadt zu führen.

V. Auswertung

1. Die Ergebnisse der örtlichen Unfalluntersuchung sind **sorgfältig** auszuwerten, für die Polizei vor

allem hinsichtlich der **unaufschiebbaren Maßnahmen** zur Gefahrenabwehr und der Aufgaben im Rahmen der **Strafverfolgung**.

- a) Die sich aus der Unfalluntersuchung ergebenden örtlichen, zeitlichen und deliktmäßigen Brennpunkte sind beim Einsatz der Verkehrsüberwachungskräfte unbedingt zu berücksichtigen.
 - b) Oft wird die Auswertung durch Ortsbesichtigungen und durch Beobachtung des Verkehrsablaufs während der als kritisch erkannten Zeit oder Witterung ergänzt werden müssen. Hierbei kann die Benutzung eines Kraftfahrzeuges und mehrmaliges Durchfahren des Verkehrsraumes empfehlenswert sein.
 - c) Wenn die Ortsbesichtigung nicht zum Erkennen der Unfallquelle führt, kann es nützlich sein, eine auf den Untersuchungszweck abgestellte Verkehrsüberwachung durchzuführen. Die straffällig gewordenen Verkehrsteilnehmer sind hierbei nach dem Grund ihres Fehlverhaltens zu befragen. Die Antworten können die echten Unfallursachen aufdecken. So kann sich z. B. herausstellen, daß die Vorfahrt nicht beachtet wird, weil die Beleuchtung eines Verkehrszeichens ungenügend ist. Beamte, die mit Aufgaben dieser Art betraut werden sollen, müssen mit dem Untersuchungsziel und dem Befragungsverfahren eingehend vertraut gemacht werden.
 - d) Lassen sich erkannte Unfallquellen mit straßenbaulichen oder sonstigen Maßnahmen beseitigen, sind die zuständigen Behörden und Träger der Straßenbaulast unverzüglich zu unterrichten.
2. Neben der ständigen Auswertung ist die Fertigung von Jahresberichten für den Zuständigkeitsbereich oder für verkehrsmäßig eng zusammenliegende Gebiete zu empfehlen.

Der Jahresbericht soll

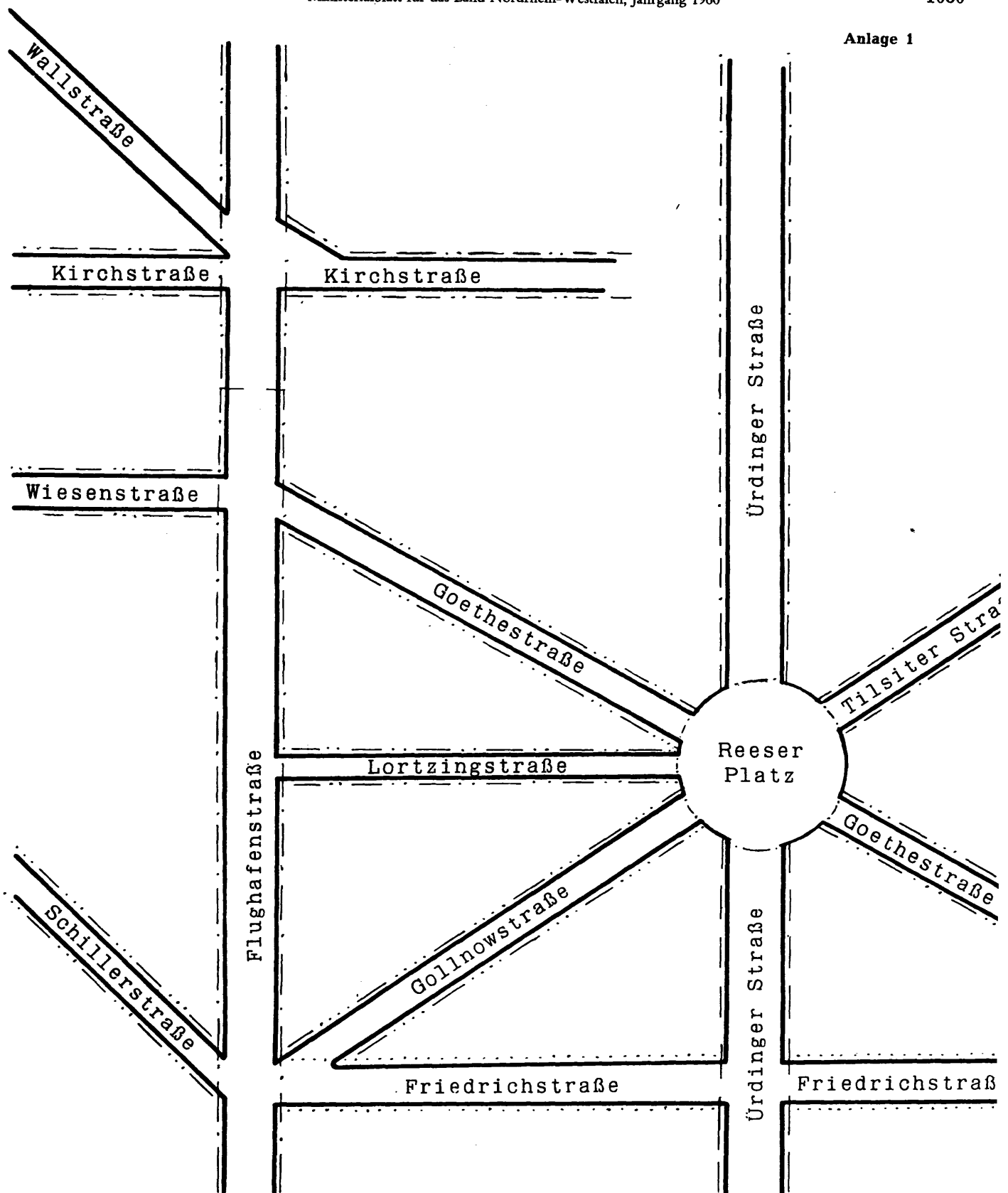
- a) einen Gesamtüberblick über die Unfallsituation ermöglichen;
- b) eine tabellarische Übersicht enthalten, in der die Unfallschwerpunkte nach Zahl und Schwere der Unfälle geordnet sind;
- c) Aufschluß darüber geben, woraus etwaige Abweichungen gegenüber der tabellarischen Übersicht des Vorjahres zu erklären sind;
- d) bestimmt umrissene Vorschläge für die Überprüfung von Unfallschwerpunkten (durch Kollisions-Diagramme, Ortsbesichtigungen usw.) oder für Maßnahmen zur Behebung von Unfallgefahren an Unfallschwerpunkten enthalten.

Der Jahresbericht soll vor allem auch als Unterlage bei der Durchführung der Verkehrsschauen (Nr. 5 AVV zu § 3 StVO) dienen können.

Anlagen

- Anlage 1: Beispiel einer Gliederung des Ortsbereichs in Verkehrsräume für die Unfallblattsammlung.
- Anlage 2: Abkürzungen und Signaturen für das Kollisions-Diagramm.
- Anlage 3: Beispiel für die Fertigung eines Kollisions-Diagramms.
- Anlage 4: Vordruckmuster eines Kollisions-Diagramms mit der Ursachen- und Situationsübersicht.
- Anlage 5: Empfohlenes Muster einer schematischen Übersicht für die örtliche Unfallstatistik.

Anlage 1



Bemerkung: Aus den Signaturen sind zu erkennen

- a) die Trennung von langen Straßen (z. B. Urdinger Straße und Flughafenstraße)
- b) die Zusammengehörigkeit von Straßenzügen (z. B. Goethestraße)
- c) die Bildung von Knotenpunkten (z. B. Reeser Platz)
- d) die Zuordnung von Straßenkreuzungen und -einmündungen zu den wichtigeren Straßenzügen (z. B. Kreuzung Urdinger Straße, Friedrichstraße oder Einmündung Lortzing- in Flughafenstraße)

Abkürzungen und Signaturen

Unfallbeteiligte:

Abkürzungen:

R = Radfahrer
 K = Kraftrad (auch Motorroller)
 M = FmH. (Industriebezeichnung:
 Moped)
 P = Personenkraftwagen
 F = Fußgänger
 L = Lastkraftwagen

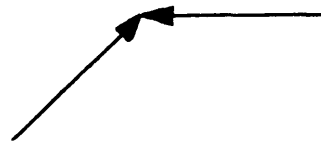
LA = Lastkraftwagen mit Anhänger
 O = Omnibus
 OA = Omnibus mit Anhänger
 S = Straßenbahn
 SA = Straßenbahn mit Anhänger
 A = Andere

Art des Unfalles:

Zusammenstoß (frontal) zwischen fahrenden Fahrzeugen



Zusammenstoß (seitlich) zwischen fahrenden Fahrzeugen (Winkel ist durch Fahrpfeil angegeben)



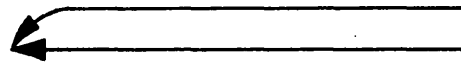
Auffahren auf ein fahrendes Fahrzeug; der Fahrer des auffahrenden Fahrzeuges unter Alkoholeinfluß



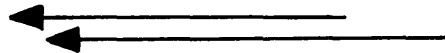
Auffahren auf ein haltendes Fahrzeug



Zusammenstoß beim Einbiegen eines Fahrzeuges



Zusammenstoß beim Überholen oder Vorbeifahren



Schleudern des Fahrzeuges



Verursacher des Unfalles (vorläufige Feststellung)



Folgen des Unfalles:

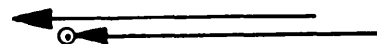
Unfall mit getöteten Personen (bei frontalem Zusammenstoß)



Unfall mit verletzten Personen bei ambulanter Behandlung (beim Auffahren auf ein fahrendes Fahrzeug)



Unfall mit verletzten Personen bei Krankenhausaufnahme (Zusammenstoß beim Überholen oder Vorbeifahren)



Unfall nur mit Sachschaden
(beim Auffahren auf ein haltendes Fahrzeug)



(bei frontalem Zusammenstoß)



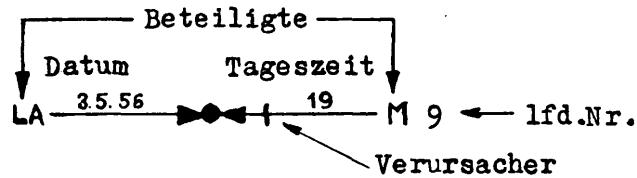
Ergänzende Vermerke:

Es ist stets die Signatur für die schwerste Schadensart einzusetzen.

An den Geh- bzw. Fahrtrichtungspfeilen sind ergänzend zu vermerken: Unfallbeteiligte, Datum, Tageszeit, die laufende Nummer des Unfalles

Stand ein Beteiligter unter Alkoholeinfluß, so ist das Wort „Alkohol“ unter den Pfeilstrich zu setzen.

Beispiel:



Weitere Signaturen:

Arten von Fahrbahndecken:

Straßen mit Erd-, Kies- und Schotterdecken
(unbefestigte Straßen)



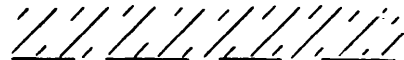
Pflasterdecke



Bituminöse (Schwarz-) Decken
(Teer- oder Bitumendecken)



Betondecke



Wechsel von Fahrbahndecken



Gebäude



Bepflanzung:

Bäume



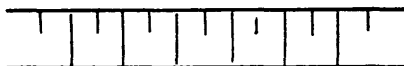
Hecken



Sträucher



Böschung



Verkehrszeichen (Bild ... gemäß Anlage zur StVO)

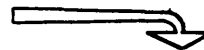
(Beispiel):



(52)

Fahrbahnmarkierung

(Beispiel):



Schilder (Plakattafeln usw.)



Litfaßsäule



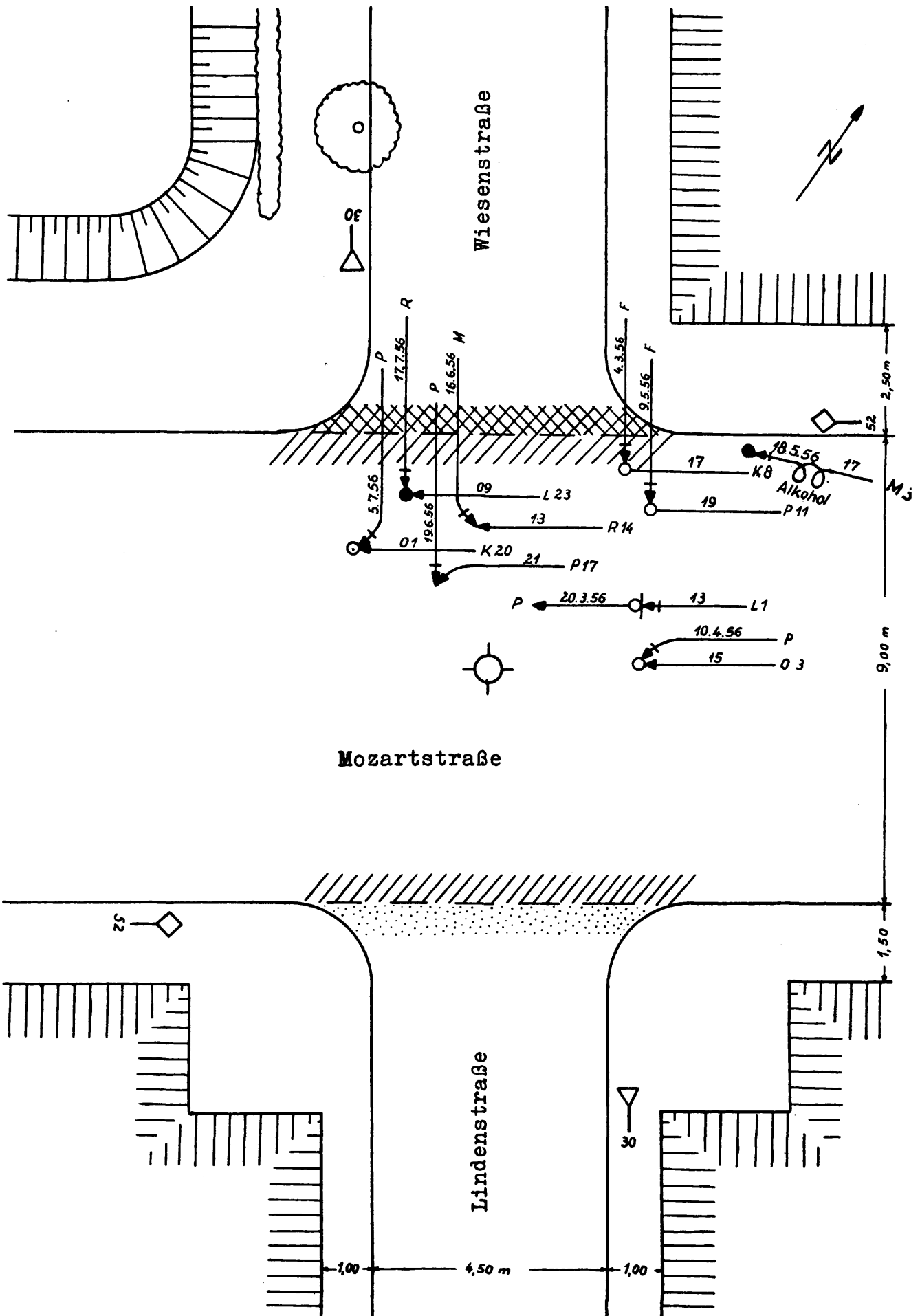
Straßenleuchte



Lichtsignalampel:



Anlage 3



Anlage 4 (links)

Ursachen- und Situationsübersicht zum Kollisionsdiagramm

Zeit und Art des Unfalles Am Unfall beteiligte Verkehrsteilnehmer		Laufende Nummer des Unfalles																																																	
		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31	32	33	34	35	36	37	38	39	40	41	42	43	44	45	46	47	48	49	50
A Zeitpunkt des Unfalles																																																			
1. Wochentag (Eintragen: Mo, Di, Mi, Do, Fr, Sa, So)																																																			
2. Kalendertag (Datum einsetzen)																																																			
3. Monat (Nummer des Kalendermonats eintragen, z. B. März - 3, Oktober - 10)																																																			
4. Jahr (einzutragen sind die beiden letzten Stellen der Jahreszahl)																																																			
5. Uhrzeit (24-Stunden-Zeit; nur volle Stunden eintragen)																																																			
B Art des Unfalles (Zutreffendes ankreuzen)																																																			
1. Unfälle durch Zusammenstoß zwischen fahrenden Fahrzeugen																																																			
2. Unfälle durch Auffahren eines Fahrzeuges																																																			
a) auf ein voranfahrendes Fahrzeug																																																			
b) auf ein im Verkehr vorübergehend haltendes Fahrzeug																																																			
c) auf ein parkendes Fahrzeug																																																			
d) auf einen anderen Gegenstand auf oder neben der Fahrbahn																																																			
3. Unfälle zwischen Kraftfahrzeug und Fußgänger																																																			
4. Unfälle anderer Art																																																			
C Am Unfall beteiligte Verkehrsteilnehmer (Anzahl eintragen)																																																			
1. Kraftfahrer, auch mit Beiwagen																																																			
2. Kraftroller, auch mit Beiwagen																																																			
3. Personen- (einschließlich Kranken- u. Kombinations-) kraftwagen																																																			
4. Kraftomnibusse																																																			
5. Oberleitungsbusse																																																			
6. Liefer- und Lastkraftwagen ohne Anhänger																																																			
7. Liefer- und Lastkraftwagen mit Anhänger																																																			
8. Sattelschlepper																																																			
9. Andere Zugmaschinen																																																			
10. Sonstige Kraftfahrzeuge																																																			
11. Straßenbahnen (nur Schienenfahrzeuge)																																																			
12. Eisenbahnen (nur Schienenfahrzeuge)																																																			
13. Fahrräder (ohne Hilfsmotor)																																																			
14. Mopeds und sonstige Fahrräder mit Hilfsmotor																																																			
15. Fußgänger																																																			
16. Bespannte Fuhrwerke (auch bespannte Schlitten)																																																			
17. Handwagen und Handkarren																																																			
18. Geführte oder frei herumlaufende Tiere																																																			
19. Sonstige Verkehrsteilnehmer einschl. sonstiger und unbekannter Fahrzeuge																																																			
Unfallursachen																																																			
D Polizeilich festgestellte unmittelbare Unfallursachen (Zutreffendes ankreuzen)*																																																			
I. Ursachen bei Führen von Fahrzeugen																																																			
1. Nichtbeachten der Vorfahrt																																																			
2. Falsches Einbiegen oder Wenden																																																			
3. Fehler beim Überholvorgang oder beim Vorbeifahren																																																			
4. Fehler beim Begegnungsverkehr																																																			
5. Nichtbeachten der polizeilichen Verkehrsregelung																																																			
6. Falsches Verhalten an markierten Fußgängerüberwegen																																																			
7. Unterlassen der vom Fahrzeugführer zu gebenden Zeichen																																																			
8. Nichtbeachten der von anderen Fahrzeugführern gegebenen Zeichen																																																			
9. Vorschriftenwidriges Fahren an Straßenbahnhaltestellen																																																			
10. Nichtbeachten der Abblendvorschriften																																																			
11. Nichtbeachten der für schienengleiche Wegübergänge geltenden Warnzeichen																																																			
12. Fahren auf der falschen Fahrbahn, Fahren außerhalb der Fahrbahn																																																			
13. Verkehrswidriges Parken																																																			
14. Übermäßige Geschwindigkeit unter Berücksichtigung der Umstände																																																			
15. Zu dichtes Auffahren																																																			
16. Unachtsames Öffnen der Wagentür																																																			
17. Unachtsames Zurückfahren, unachtsames Ein- und Ausfahren																																																			
18. Fahrer unter Alkoholeinfluß																																																			
19. Ermüdung (auch Einschlafen) des Fahrers																																																			
20. Körperliche oder gesundheitliche Behinderung des Fahrers																																																			
21. Sonstige Ursachen bei Fahrzeugführen																																																			
II. Ursachen bei Fahrzeugen (techn. Mängel) oder ihrer Ladung																																																			
1. Mängel der Bremsen																																																			
2. Mängel an der Lenkung																																																			
3. Mängel an Achsen, Federn und Rädern																																																			
4. Mängel an der Bereifung																																																			
5. Mängel an der Zugvorrichtung																																																			
6. Mängel an der Beleuchtungsanlage des Fahrzeuges																																																			
7. Mängel oder Versagen der Fahrtrichtungsanzeiger																																																			
8. Übermäßige Entwicklung von Rauch und Dieselqualm																																																			
9. Sonstige Ursachen bei Fahrzeugen																																																			
10. Ursachen bei der Ladung oder Besetzung (Überbesetzung)																																																			
III. Ursachen bei Fußgängern																																																			
1. Falsches Verhalten beim Überschreiten der Fahrbahn																																																			
2. Auf- oder Abspringen auf bzw. von fahrende(n) Fahrzeug(e)n																																																			
3. Spielen auf der Fahrbahn																																																			
4. Benutzen der falschen Straßenseite																																																			
5. Alkoholeinfluß																																																			
6. Körperliche oder gesundheitliche Behinderung																																																			
7. Sonstige Ursachen bei Fußgängern																																																			
IV. Straßenverhältnisse als Unfallursachen ¹⁾																																																			
1. Glätte oder Schlupfrigkeit der Fahrbahn																																																			
a) durch ausgeflossenes Öl, Dung usw.																																																			
b) durch Schnee oder Eis																																																			
c) durch Regen																																																			
2. Schlechter Zustand der Straßenoberfläche																																																			
3. Wechsel der Fahrbahnbedeckung																																																			
4. Enge und Unübersichtlichkeit (auch an Straßenkreuzungen)																																																			
a) ständiger Zustand																																																			
b) durch Bauarbeiten bedingt																																																			
5. Unzureichende Beschilderung der Straße																																																			
6. Unzureichende Beleuchtung der Straße und der Verkehrszeichen																																																			
7. Sonstige Mängel der Straße																																																			
V. Witterungseinflüsse als Unfallursachen ¹⁾																																																			
1. Sichtbehinderung durch																																																			
a) Nebel																																																			
b) starken Regen, Hagelschauer, Schneegestöber																																																			
c) blendende Sonne																																																			
2. Sonstige Witterungseinflüsse																																																			
VI. Andere Unfallursachen ¹⁾																																																			
1. Tier auf der Fahrbahn																																																			
2. Sonstiges Hindernis auf der Fahrbahn																																																			
3. Nicht oder zu spät geschlossene Bahnsschranken																																																			
4. Mangelhafte Beschaffenheit der für schienengleiche Wegübergänge geltenden Warnzeichen																																																			
5. Sonstige Einflüsse																																																			

¹⁾ Die örtlichen Umstände sind stets einzutragen, auch wenn sie als Unfallursachen ausscheiden!

Anlage 4 (rechts)
(Empfehlung: Format DIN A 2)

Raum für das

Kollisionsdiagramm:

Polizeibehörde

Anlage 5

(Empfehlung: Format DIN A 1)

Straßenverkehrsunfälle

[illegible]

Verletzte Personen

J	F	M	A	M	J	J	A	S	O	N	D	J

Getötete Personen

[illegible]

Einzelpreis dieser Nummer 1,20 DM

Einzellieferungen nur durch den August Bagel Verlag, Düsseldorf, gegen Voreinsendung des Betrages zuzügl. Versandkosten (je Einzelheft 0,15 DM) auf das Postscheckkonto Köln 85 16 oder auf das Girokonto 35 415 bei der Rhein. Girozentrale und Provinzialbank Düsseldorf. (Der Verlag bittet, keine Postwertzeichen einzusenden.)

Herausgegeben von der Landesregierung Nordrhein-Westfalen, Düsseldorf, Elisabethstraße 5. Druck: A. Bagel, Düsseldorf;
Vertrieb: August Bagel Verlag, Düsseldorf. Bezug der Ausgabe A (zweiseitiger Druck) und B (einseitiger Druck) durch die Post.
Bezugspreis vierteljährlich Ausgabe A 6,— DM, Ausgabe B 7,20 DM.
