

MINISTERIALBLÄTT

FÜR DAS LAND NORDRHEIN-WESTFALEN

34. Jahrgang

Ausgegeben zu Düsseldorf am 30. März 1981

Nummer 26

Inhalt

I.

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

Glied.-Nr.	Datum	Titel	Seite
20530	12. 2. 1981	RdErl. d. Innenministers Bekämpfung von Verkehrsunfällen durch die Polizei	496

20530

I.

**Bekämpfung von Verkehrsunfällen
durch die Polizei**

RdErl. d. Innenministers v. 12. 2. 1981 –
IV C 5 – 621/6231/6242

Inhaltsübersicht

- | | | |
|---|---|---|
| 1 | Beseitigung von Unfallbrennpunkten | |
| 2 | Verkehrsaufklärung | |
| 2.1 | Gezielte Verkehrsaufklärung | |
| 2.2 | Beratungsstelle für Verkehrsaufklärung | |
| 2.3 | Verkehrsaufklärung beim Einschreiten | |
| 3 | Verkehrsüberwachung | |
| 3.1 | Unterrichtung der Polizeivollzugsbeamten | |
| 3.2 | Präventive Verkehrsüberwachung | |
| 3.2.1 | Überwachung des Verkehrsraumes | |
| 3.2.2 | Überwachung der Einhaltung von Verkehrsvorschriften | |
| 3.2.3 | Verkehrsüberwachung aus der Luft | 2 |
| 3.2.4 | Überwachung von Schulwegen | |
| 3.3 | Repressive Verkehrsüberwachung | |
| 3.3.1 | Überwachung des ruhenden Verkehrs | |
| 3.3.2 | Hinweise für bestimmte Einsätze | |
| 3.3.3 | Verkehrsüberwachung mit technischen Hilfsmitteln | |
| 3.3.4 | Anhalten | |
| 3.4 | Verkehrskontrollen | |
| 4 | Erfassung verkehrspolizeilicher Maßnahmen | |
| 5 | Zentrale Beschaffung von Vordrucken | |
| 6 | Einvernehmen mit anderen Ressorts | |
| 7 | Aufhebung von Runderlassen | |
| Anlage 1 Geschwindigkeitsüberwachung | | |
| Anlage 2 Überwachung des ungenügenden Sicherheitsabstandes durch Fotoanlagen | | |
| Anlage 3 Rotlichtüberwachung an Lichtzeichenanlagen durch automatische Verkehrsüberwachungskameras | | |
| Anlage 4 Überprüfung von Fahrzeugen | | |
| Anlage 5 Einsatz von Schallpegelmeßgeräten | | |
| Anlage 6 Meldedienst | | |

Jahr für Jahr werden bei Verkehrsunfällen zahlreiche Mitbürger getötet oder verletzt. Aber auch die Zahl von Unfällen mit erheblichem Sachschaden ist bedeutend. Deshalb sind alle Möglichkeiten zur Verhütung und Bekämpfung von Verkehrsunfällen auszuschöpfen. Die Polizei hat dabei einen wesentlichen Beitrag zu leisten, zumal es ihr – wenn auch nicht allein – obliegt, Gefahren für die öffentliche Sicherheit und Ordnung abzuwehren. Der Auftrag der Polizei ist im wesentlichen in folgenden Bereichen zu erfüllen:

- Beseitigung von Unfallbrennpunkten
- Verkehrsaufklärung
- Verkehrsüberwachung

Nur durch gezielte Maßnahmen in allen drei Bereichen kann die Verkehrssicherheit merkbar verbessert werden. Hierfür gelten folgende Richtlinien:

1 Beseitigung von Unfallbrennpunkten

Die Polizeibehörden führen „Unfalltypen-Steckkarten“, die eine Unfallhäufung an bestimmten Straßenstellen frühzeitig erkennen lassen. Sie machen darüber hinaus auch deutlich, ob diese Unfälle in verkehrstechnischer Hinsicht auf vergleichbare Weise zustande gekommen sind. Stellt die Polizei eine Un-

fallhäufung fest, untersucht sie, ob sich örtliche Verhältnisse auf das Unfallgeschehen ausgewirkt haben. Sofern sich Anhaltspunkte hierfür ergeben, unterrichtet die Polizei – gegebenenfalls mit einem Vorschlag für Verbesserungsmaßnahmen – die Straßenverkehrs- und Straßenbaubehörden.

Ziel aller Maßnahmen muß sein, Verkehrsregelungen zu schaffen, die die Verkehrssicherheit verbessern und die von dem Verkehrsteilnehmer rechtzeitig erkannt, verstanden sowie ohne Schwierigkeiten eingehalten werden können. Es ist daher zweckmäßig, auch mit Bezirksvertretern, Verkehrswachten, Schulpflegschaften, Automobilclubs oder anderen Bürgervereinigungen zusammenzuarbeiten. Über Verbesserungsmaßnahmen, die der zuständigen Behörde zur Ausführung vorgeschlagen werden sollen, beschließt die Unfallkommission.

In Fällen, in denen an Kreuzungen und Einmündungen zwar keine Unfallhäufung vorliegt, aber dennoch eine Unfallgefährdung besteht, ist der Verkehrsablauf zu beobachten. Konfliktsituationen sind festzuhalten und für Verbesserungsvorschläge auszuwerten.

Einzelheiten regeln die Gemeinsamen Richtlinien für die örtliche Untersuchung von Straßenverkehrsunfällen des Innenministers und des Ministers für Wirtschaft, Mittelstand und Verkehr.

Verkehrsaufklärung

Gezielte Verkehrsaufklärung

Bei den Bemühungen zur Reduzierung von Verkehrsunfällen kommt es darauf an, das Bewußtsein des Verkehrsteilnehmers für seine Verantwortung zu schärfen, ihm positive Verhaltensmuster zu geben und partnerschaftliches Verhalten vorbildlich herauszustellen. Dazu sind vor allem aufgerufen: Eltern, Kindergarten und Schule, Verkehrsbehörden und -vereinigungen, Fernseh- und Rundfunkanstalten sowie die Presse. Die Polizei hat diese Bemühungen im Rahmen ihrer Möglichkeiten mit ihrer Erfahrung zu unterstützen.

Es hat sich als zweckmäßig erwiesen, auf örtlicher Ebene Arbeitskreise für Verkehrsaufklärung zu bilden, in denen Jugendämter, Schulämter, Straßenverkehrsämter, Fachberater für Verkehrserziehung der Schulen, Polizeibehörden, Eltern, Verbände der öffentlichen und freien Wohlfahrtspflege sowie sonstige Organisationen wie die Verkehrswacht oder Automobilclubs mitwirken und die Schwerpunkte der Verkehrsaufklärung sowie die notwendige Arbeitsteilung vereinbaren.

Die Polizei hat vor allem praktische Unterweisungen durchzuführen, da bei diesen polizeiliche Erfahrung und Praxis in besonderem Maße genutzt werden können.

Die Verkehrsaufklärung soll sich auf folgende Personengruppen konzentrieren:

5-14jährige

- Verkehrserziehung mit Verkehrspuppenbühnen
- Mitwirkung bei der Erarbeitung der Schulwegpläne und bei der Entscheidung über Einsatzstellen des Schülerlotsendienstes sowie Haltestellen von Schulbussen, Ausbildung und Einweisung von Schülerlotsen
- im ersten Schuljahr oder vor dessen Beginn praktische Unterweisungen auf dem Schulhof, in der Jugendverkehrsschule und/oder an Gefahrenstellen des Schulweges sowie Übungen am Schulbus
- im vierten Schuljahr praktische Übungen in der Jugendverkehrsschule und/oder in der Verkehrswirklichkeit mit abschließender Radfahrprüfung
- Vorträge in Schulen bei besonderen Anlässen oder zur Einleitung praktischer Übungen
- Überprüfung von Zweirädern

Auf den RdErl. d. Kultusministers v. 14. 12. 1973 (GABl. NW. S. 90) „Verkehrserziehung in der Schule“ und dem Gem. RdErl. d. Kultusministers und d. Innenministers v. 21. 11. 1972 (GABl. NW. S. 516) „Richtlinien für die Jugendverkehrsschule“ wird hingewiesen.

15-17jährige

- fahrpraktische Ausbildung bei Mofa-Kursen an Schulen nach dem RdErl. d. Kultusministers, v. 22. 12. 1980 (MBL. NW. 1981 S. 371/SMBL. NW. 9210) „Mofa-Kurs für Schüler der Klasse 9“
- Vorträge in Schulen bei besonderen Anlässen oder zur Einleitung praktischer Übungen
- Überprüfung von Zweirädern

18-24jährige

- Diskussionen in Betrieben, Sport- und anderen Vereinen sowie in Volkshochschulen

Senioren

- Omnibusfahrten mit unmittelbarer Unterrichtung an Gefahrenstellen
- Gruppengespräche über Verkehrsprobleme und Unfallgefahren

Beim Einsatz von Verkehrspuppenbühnen, bei der Unterweisung von Schulanfängern, bei praktischen Übungen in der Jugendverkehrsschule und bei Gesprächen mit Senioren ist es aus sachlichen und methodischen Gründen notwendig, kleine Gruppen zu bilden.

2.2 Beratungsstelle für Verkehrsaufklärung

Die Höhere Landespolizeischule „Carl Severing“ führt die Aus- und Fortbildung der Verkehrserziehungsbeamten durch. Zu diesem Zweck hält sie engen Kontakt zum Lehrstuhl für Verkehrserziehung an der Universität – Gesamthochschule – Essen, zum Verkehrsinstitut Bielefeld, zum Landesfildienst und zu sonstigen, an der Verkehrserziehung nicht nur auf örtlicher Ebene tätigen Organisationen (z. B. Deutsche Verkehrswacht, Automobilclubs). Sie prüft Medien für die Verkehrsaufklärung und wirkt an der Erarbeitung von Modellen für bestimmte Aufklärungsaktionen (z. B. Radfahrausbildung in der Jugendverkehrsschule) mit. Über die dabei gewonnenen Erkenntnisse unterrichtet sie die Polizeibehörden.

2.3 Verkehrsaufklärung beim Einschreiten

Die Verkehrsaufklärung darf sich nicht nur auf gezielte Aktionen beschränken. Vielmehr hat auch jeder Polizeivollzugsbeamte nach festgestellten Verkehrsverstößen die mit dem Verkehrsverstoß verbundene Gefahr überzeugend darzustellen, um das Verständnis für die Beachtung bestehender Verkehrsregeln zu fördern.

3 Verkehrsüberwachung**3.1 Unterrichtung der Polizeivollzugsbeamten**

Die Polizeivollzugsbeamten sind anhand der „Unfallsachen-Steckkarte“ und von Analysen der Unfallentwicklung regelmäßig über die Unfallage in ihrem Bereich zu unterrichten. Dabei sind notwendige Schwerpunkte polizeilicher Überwachung und ihre Gründe sowie angemessene Überwachungsmethoden darzulegen. Über Ergebnisse der Überwachung und ihre Auswirkung auf die Unfallentwicklung sind die Polizeivollzugsbeamten ebenfalls zu unterrichten.

3.2 Präventive Verkehrsüberwachung

Polizeiliche Überwachung des Straßenverkehrs muß vornehmlich darauf gerichtet sein, Verkehrsunfälle zu verhindern und zu verhüten. Der Prävention kommt größere Bedeutung zu als der Verfolgung von Verkehrsverstößen.

3.2.1 Überwachung des Verkehrsraumes

Die Verbesserung örtlicher Verhältnisse hat sich nicht nur auf Unfallbrennpunkte zu beschränken. Es ist auch darauf zu achten, ob der Straßenraum einen ungehinderten Verkehrsfluß zuläßt und Verkehrszeichen sowie -einrichtungen deutlich erkennbar, begreifbar und der Verkehrslage angemessen sind. Erforderlichenfalls ist der Verkehrsfluß durch sichere sowie regelnde Maßnahmen zu unterstützen und die Verbesserung der Verkehrsregelung bei der zuständigen Straßenverkehrsbehörde zu veranlas-

sen. Beispielsweise wird dies erforderlich sein, wenn der Ausbau oder die Verkehrsführung auf einer bestimmten Strecke unzureichend ist, wenn die Regelung der Vorfahrt nicht der jeweiligen Verkehrslage entspricht oder wenn ungenügende Sichtverhältnisse, fehlerhafte oder unangemessene Beschilderung an Straßenbaustellen festgestellt werden. An Baustellen ist darauf zu achten, daß Verkehrsbeschränkungen aufgehoben werden, wenn sie außerhalb der Arbeitszeit nicht erforderlich sind. Geschwindigkeitsbeschränkungen müssen im Einzelfall notwendig und angemessen sein. Das gilt auch für Haltverbote. Werden Verkehrszeichen und -einrichtungen an bestimmten Stellen besonders häufig mißachtet, so ist zu prüfen, ob die Verkehrsregelung einsichtiger gestaltet werden kann. Gegebenenfalls sind Änderungen vorzuschlagen.

3.2.2 Überwachung der Einhaltung von Verkehrsvorschriften

Der Einsatz von uniformierten Polizeivollzugsbeamten im öffentlichen Verkehrsraum fördert die Verkehrssicherheit. Dasselbe ist die Einsatzplanung vor allem hierauf abzustellen. Insbesondere zu Hauptunfall- und Verkehrsspitzenzeiten sind daher Polizeivollzugsbeamte an Unfallbrennpunkten oder an neuralgischen Stellen offen einzusetzen. Sie haben verkehrswidriges Verhalten möglichst zu verhindern und bei Bedarf helfend und regelnd einzutreten.

3.2.3 Verkehrsüberwachung aus der Luft

Eine Verkehrsüberwachung aus der Luft ist vorzusehen, wenn Verkehrsstörungen und ihre Zusammenhänge frühzeitig und ausreichend erkannt werden müssen. Dies gilt insbesondere für Verkehrsbrennpunkte auf Schnellverkehrsstraßen zu Verkehrsspitzenzeiten. Die Besetzungen von Luftfahrzeugen haben Störungen unverzüglich zu melden, gegebenenfalls den Bodenkräften geeignete Stellen zur Stauabsicherung zu bezeichnen oder erforderlichenfalls Maßnahmen selbst zu veranlassen. Je nach Lage ist die Verkehrsbelastung in bestimmten Streckenabschnitten oder auf Bedarfsumleitungen festzustellen und den zuständigen Stellen mitzuteilen.

3.2.4 Überwachung von Schulwegen

Neben der praktischen Unterweisung von Schulanfängern (Nr. 2.1) sind Gefahrenpunkte auf Schulwegen zu Grundschulen während des Beginns eines Schuljahres zu Hauptverkehrszeiten zu überwachen. Hierzu sind insbesondere Fußstreifen einzusetzen. Diese sollen helfend und regelnd eingreifen. Eine ständige Sicherung solcher Gefahrenpunkte durch Polizeivollzugsbeamte kommt dann in Betracht, wenn die Unfallage dies gebietet und die Sicherung durch Verkehrszeichen oder -einrichtungen nicht verbessert werden kann sowie eine Sicherung durch Schülerlotsendienst nicht möglich ist oder nicht ausreicht. Hierzu bleiben Schwerpunktaktionen oder stichprobenweise Überprüfungen im Laufe des Schuljahres von anderen Gefahrenpunkten unbefüllt.

3.3 Repressive Verkehrsüberwachung

Neben einer intensiven vorbeugenden Verkehrsüberwachung ist auch die Feststellung von Verkehrsverstößen geboten. Dabei sind nach Auswertung aller Erkenntnisse Schwerpunkte zu bilden. Das sind vor allem Unfallbrennpunkte, Unfallstrecken, schutzwürdige Zonen sowie solche gefährlichen Verhaltensweisen, die zu den Hauptunfallursachen gehören. Zu letzteren zählen:

- nicht angepaßte Geschwindigkeit
- Fehler beim Abbiegen, Wenden, Rückwärtsfahren oder Einfahren in den fließenden Verkehr
- Nichtbeachten der Vorfahrt oder des Vorrangs
- ungenügender Sicherheitsabstand
- Teilnahme am Straßenverkehr unter Einfluß von Alkohol oder anderer berausgender Mittel
- falsches Verhalten beim Überschreiten der Fahrbahn
- Fehler beim Überholen
- falsches Verhalten gegenüber Fußgängern

Bei der Bekämpfung der Hauptunfallursachen ist auch die Verursacherhäufigkeit bestimmter Personengruppen zu berücksichtigen, die sich aus den Unfallanalysen ergibt.

3.3.1 Überwachung des ruhenden Verkehrs

Unter Berücksichtigung der Zuständigkeit der Ordnungsbehörden hat die Polizei den ruhenden Verkehr vor allem dort zu überwachen, wo durch unzulässiges Abstellen von Fahrzeugen der Fahrzeug- oder Fußgängerverkehr erheblich beeinträchtigt oder gefährdet wird. Die Polizei hat auch einzuschreiten, wenn Bürger um Maßnahmen ersuchen, weil Grundstücksein- oder -ausfahrten versperrt werden und sie durch die Fortdauer der Verkehrsbehinderung eine nicht unerhebliche Beeinträchtigung erleiden.

3.3.2 Hinweise für bestimmte Einsätze

Außer uniformierten Posten, Fußstreifen und motorisierten Streifen, insbesondere Kradstreifen, können zur Verkehrsüberwachung auch Zivilstreifen eingesetzt werden.

Polizeifahrzeuge dürfen zur Verkehrsüberwachung unter Inanspruchnahme von Sonderrechten auf Rad-/Gehwegen nur abgestellt werden, wenn die Lage eine Überwachung an dieser Stelle zwingend gebietet, die örtlichen Verhältnisse das Abstellen auf der Fahrbahn nicht zulassen und dem Rad- oder Fußgängerverkehr noch ausreichend Raum verbleibt. Auf Autobahnen sind Radarwagen möglichst außerhalb des Fahrraums der durchgehenden Fahrbahn (z. B. Parkplätze, Baustellenbereiche) aufzustellen. Lassen die örtlichen Verhältnisse dies nicht zu, ist eine Überwachung an dieser Stelle aber notwendig, kann das Fahrzeug bei Tageslicht auf den Standstreifen gestellt werden. Derart abgestellte Fahrzeuge sind durch Warndreiecke kenntlich zu machen. Es dürfen jedoch keine Maßnahmen getroffen werden, die den polizeilichen Einsatz zusätzlich verschleieren.

Luftfahrzeuge sind zur Überwachung zulässiger Höchstgeschwindigkeiten oder des ausreichenden Sicherheitsabstandes nicht einzusetzen.

Bei Schwerpunkteinsätzen zur Bekämpfung der Teilnahme am Straßenverkehr unter Alkoholeinfluß sind Kontrollen auf Parallelstraßen oder ein- und ausführenden Ortsstraßen sowie an Stellen durchzuführen, an denen sich Fahrunfälle oder Unfälle im Längsverkehr, insbesondere Begegnungsverkehr, ereignet haben. Die Kontrollen sollen an wechselnden Stellen schlagartig erfolgen. Neben örtlichen Schwerpunkteinsätzen sind landesweit Kontrollen innerhalb folgender Zeiten durchzuführen:

- zum Jahreswechsel:
vom 31. 12., 14.00 Uhr, bis 1. 1., 6.00 Uhr
- zur Karnevalszeit:
von Donnerstag vor Karneval (Altweiberfastnacht), 14.00 Uhr, bis Aschermittwoch, 6.00 Uhr

3.3.3 Verkehrsüberwachung mit technischen Hilfsmitteln

Werden technische Hilfsmittel zur Beweissicherung verwendet, sind etwa bestehende Eichpflichten, Zulassungen und Bedienungsanweisungen zu beachten. Es dürfen nur zweifelsfreie Meßergebnisse zur Verfolgung verwendet werden. Fehlergrenzen von Meßverfahren sind zugunsten des Betroffenen zu berücksichtigen.

Außerdem sind zu beachten:

- bei der Geschwindigkeitsüberwachung mittels Verkehrsradargerät, Funkstoppverfahren, Nachfahren oder Überprüfungen von Schaublättern die Anlage 1
- bei der Überwachung des ungenügenden Sicherheitsabstandes durch Fotoanlagen die Anlage 2
- bei der Rotlichtüberwachung an Lichtzeichenanlagen durch automatische Verkehrsüberwachungskameras die Anlage 3

3.3.4 Anhalten

Verkehrsteilnehmer sind nach festgestellten Verkehrsverstößen unverzüglich anzuhalten. Hierzu darf nur abgesehen werden, wenn die Erfüllung an-

derer polizeilicher Aufgaben vordringlicher ist oder ein Anhalten wegen der besonderen Umstände im Einzelfall nicht möglich ist, z. B. beim Einsatz von Verkehrsradargeräten auf Autobahnen und ähnlichen Straßen oder wenn Straßenführung, Verkehrslage oder andere zwingende Gründe den Einsatz von Anhalteposten nicht zulassen. Das Anhalten, gegebenenfalls auch das Nachfahren, hat unter Berücksichtigung der Sicherheit aller Verkehrsteilnehmer zu erfolgen. Sollen Betroffene auf Schnellverkehrsstraßen angehalten werden, so sind sie auf Park- oder Rastplätze einzuweisen. Soweit möglich, gilt dies auch für andere Straßen. Bei schlechten Straßen-, Witterungs- oder Sichtverhältnissen ist besondere Vorsicht geboten.

Haltzeichen sind rechtzeitig und deutlich zu geben. Sie müssen zweifelsfrei als polizeiliche Weisung erkennbar sein. Geeignete technische Hilfsmittel (Anhaltestäbe, beschriftete Transparente) sind zu verwenden. Angehaltene Fahrzeuge sind erforderlichenfalls ausreichend zu sichern. Insbesondere beim Anhalten sind die Regeln für die Eigensicherung zu beachten.

Ganz besonders während der Dunkelheit ist darauf Bedacht zu nehmen, daß das Anhalten von Fahrzeugführern eindeutig als Maßnahme der Polizei erkennbar ist. Dies gilt auch beim Einschreiten von Polizeivollzugsbeamten in Zivilkleidung. Zivilstreifen dürfen Fahrzeugführer während der Dunkelheit nur bei Vorliegen des Verdachts einer Straftat (z. B. Diebstahl von Kraftfahrzeugen, Führen eines Fahrzeugs unter Alkoholeinwirkung) selbst anhalten. Soweit es die Umstände des Einzelfalles zulassen, ist zum Anhalten eine uniformierte Streife hinzuzuziehen. Das Anhalten von Fahrzeugführern wegen festgestellter Verkehrsordnungswidrigkeiten darf während der Dunkelheit nur durch uniformierte Streifen erfolgen, die selbst als Polizeivollzugsbeamte oder deren Fahrzeuge als Polizeifahrzeuge erkennbar sind. Müssen Fahrzeugführer bei Verdacht einer Straftat während der Dunkelheit von Zivilstreifen angehalten werden, so ist die Weisung zum Anhalten mit einem beleuchteten Anhaltestab klar und eindeutig zu geben. Bei Streifenwagen der Schutzpolizei mit neutralem Anstrich (Stkw -o-) sind vorher die am Rückfenster vorhandenen Rollen mit der Aufschrift „Polizei“ zu betätigen.

Nach dem Anhalten ist der Betroffene zunächst über die festgestellte Verkehrsordnungswidrigkeit oder andere Gründe für das Anhalten zu unterrichten. Erst danach ist die Aushändigung der genau zu bezeichnenden Ausweise und sonstigen Nachweise zu verlangen. Erfolgte das Anhalten wegen einer Verkehrsordnungswidrigkeit nach § 49 StVO, so hat sich eine Überprüfung des Fahrzeugs oder der Ladung auf wesentliche Objekte (z. B. Beleuchtung, Bereifung, Überladung) zu beschränken. Je nach Anhaltetort sind Fahrzeugführer nach der Kontrolle wieder in den fließenden Verkehr einzuschleusen.

3.4 Verkehrskontrollen

Werden zur Prüfung der Fahrtüchtigkeit der Führer, der nach den Verkehrs vorschriften mitzuführenden Papiere oder des Zustandes der Ausrüstung, der Beladung der Fahrzeuge gemäß § 36 Abs. 5 StVO Verkehrskontrollstellen eingerichtet, so sollen diese möglichst außerhalb des fließenden Verkehrs liegen. Muß Fahrbahnraum in Anspruch genommen werden, sind Kontrollen auf Seitenstraßen oder auf der äußeren rechten Fahrbahnseite mit ausreichender Sicherung durchzuführen. An Autobahnen sind Verkehrskontrollstellen entweder auf Park- und Rastplätzen oder an Anschlußstellen und anderen Knoten einzurichten. Verkehrskontrollstellen sind ausreichend kenntlich zu machen und bei Dunkelheit auszuleuchten. Bei Tageslicht hat die Kennzeichnung mindestens durch Zeichen 101 StVO mit dem Zusatz „Polizei“ zu erfolgen. Eine weitere Beschilderung ist vorzusehen, wenn es die Verkehrssituation erfordert; außer bei Gefahr im Verzug bedarf diese Beschilderung der Anordnung durch die Straßenverkehrsbehörde. Bei Bedarf sind die Straßenbaulastträger im Wege der Amtshilfe zu bitten, Verkehrszei-

Anlage 1

Anlage 2

Anlage 3

chen zur Verfügung zu stellen. Bei Nebel, Schneefall oder Straßenglätte ist von Verkehrskontrollen mit festen Standorten abzusehen.

Erforderlichenfalls sind Verkehrskontrollstellen mit Nachbarbereichen abzustimmen. An den Grenzen zu anderen Bundesländern kann hierauf verzichtet werden, wenn nur der einfahrende Verkehr kontrolliert wird.

Fahrzeuge der Bundeswehr, der Stationierungsstreitkräfte, des diplomatischen oder konsularischen Korps, des Zolldienstes, der Feuerwehr, des Krankentransportdienstes oder anderer Hilfsdienste sowie der Polizei sind nur aus konkretem Anlaß anzuhalten und zu kontrollieren. Kraftomnibusse im Linienverkehr einschließlich Sonderformen des Linienverkehrs (z. B. Schülerfahrten) sind möglichst nur an den Ausgangs- und Endpunkten zu überprüfen. Jedoch ist an Haltestellen von Schulbussen auch das Verhalten des Fahrers des Schulbusses sowie anderer Kraftfahrzeugführer und der Ein- und Aussteigenden zu beobachten. Bei der Überprüfung des gewerblichen Straßengüterverkehrs ist mit der Bundesanstalt für den Güterfernverkehr (BAG) zusammenzuarbeiten. Bei gemeinsamen Überprüfungen ist eine rationelle Arbeitsteilung zu vereinbaren. Sofern sich die Polizei an einer Überprüfung nicht beteiligt, sind bei Kontrollen der BAG oder der Zollbehörden mindestens Anhalteposten zu stellen. Kontrollen von Fahrzeugen mit gefährlichen Gütern sind nur dort vorzunehmen, wo keine Gefahr für Dritte, insbesondere Anlieger, entstehen kann.

Werden an Verkehrskontrollstellen Ausrüstung oder Zustand der Fahrzeuge überprüft, sind den Fahrzeugführern die landeseinheitlichen Kontrollbescheinigungen auszuhändigen. Hieron ist abzusehen, wenn eine Mängelkarte ausgestellt wurde. Die Kontrollbescheinigungen sind bei weiteren Kontrollen bis zu 24 Stunden anzuerkennen. Das gilt auch für Bescheinigungen, die in anderen Bundesländern ausgestellt wurden. Weist der Führer eines Fahrzeugs eine solche Bescheinigung vor, sind Überprüfungen des Fahrzeugführers auf Verkehrstüchtigkeit und Fahrerlaubnis zu beschränken. Eine nochmalige Überprüfung des Fahrzeugs ist nur dann vorzunehmen, wenn ein konkreter Anlaß hierzu besteht (z. B. sichtbare technische Mängel oder neue Ladung).

Außerdem sind zu beachten:

- bei der Überprüfung von Fahrzeugen die Anlage 4
- beim Einsatz von Schallpegelmeßgeräten die Anlage 5

4

Erfassung verkehrspolizeilicher Maßnahmen

Folgende verkehrspolizeilichen Maßnahmen sind nach Anlage 6 „Meldedienst“ zu erfassen:

- bei der Bekämpfung von Hauptunfallursachen
- bei Schwerpunkteinsätzen oder Verkehrskontrollen
- bei der Verkehrsaufklärung
- bei der Beseitigung von Unfallbrennpunkten

Die Erfassung dient ausschließlich der Lagebeurteilung im Zusammenhang mit der Unfallentwicklung, der Einsatzplanung, der vergleichenden Rückschau und der Unterrichtung der Öffentlichkeit. Bei den Maßnahmen zur Bekämpfung von Hauptunfallursachen und zur Verkehrsaufklärung darf es nicht das Ziel sein, eine Vielzahl von Eintragungen in den Vordrucken zu erreichen. Art und Zahl der Maßnahmen sind nach der Unfallentwicklung auszurichten. Vergleichende Gegenüberstellungen der Unfallentwicklung und der repressiven Maßnahmen einzelner Schutzbereiche/Polizeistationen sind nicht vorzunehmen.

5

Zentrale Beschaffung von Vordrucken

Kontrollbescheinigungen (Nr. 3.4), Mängelkarten (Anlage 4) sowie die Vordrucke Taet 1 bis Taet 3 (Anlage 6) werden zentral beschafft. Der Jahresbedarf ist der Polizeibeschaffungsstelle zum 1. 1. jeden Jahres unmittelbar mitzuteilen. Fehlanzeige ist erforderlich.

6 Einvernehmen mit anderen Ressorts
Dieser Runderlaß ergeht in Einvernehmen mit dem Minister für Arbeit, Gesundheit und Soziales, dem Kultusminister und dem Minister für Wirtschaft, Mittelstand und Verkehr.

Aufhebung von Runderlassen

Folgende Runderlassen werden hiermit aufgehoben:

- v. 07. 09. 1959 (n. v.) IV C 2 - 69/III - 23.63 (SMBI. NW. 20510) betr. Bekämpfung des Verkehrslärms
- v. 22. 12. 1959 (n. v.) IV C 2 - 68/III - 23.63 (SMBI. NW. 9220) betr. Verkehrsregelung durch Polizeibeamte
- v. 08. 04. 1960 (SMBI. NW. 20510) betr. Verkehrsüberwachung durch die Polizei
- v. 08. 08. 1961 (SMBI. NW. 20510) betr. Überprüfung von Kraftomnibussen
- v. 03. 11. 1962 (n. v.) IV C 2/A 2 - 251 i. d. F. v. 15. 12. 1972 IV C 5 - 6218 (SMBI. NW. 20510) betr. Verkehrsüberwachung durch die Polizei
- v. 21. 05. 1963 (n. v.) IV C 2/A 2 - 251 (SMBI. NW. 20510) betr. Anhalten von Verkehrsteilnehmern
- v. 23. 12. 1968 (SMBI. NW. 20530) betr. Erfassung verkehrspolizeilicher Maßnahmen Taet 1
- v. 12. 06. 1969 (SMBI. NW. 20530) betr. Richtlinien für verkehrsregelnde und -überwachende Maßnahmen bei ständig wiederkehrenden Ereignissen und Anlässen
- v. 16. 03. 1970 (SMBI. NW. 20510) betr. Fahrzeugüberprüfungen durch die Polizei
- v. 09. 03. 1973 (n. v.) IV C 5/C 2/A 4 - 6210 (SMBI. NW. 20510) betr. Anhalten von Fahrzeugführern während der Dunkelheit durch Polizeivollzugsbeamte in bürgerlicher Kleidung
- v. 04. 08. 1975 (n. v.) IV C 5 - 6217 i. d. F. v. 08. 06. 1978 betr. Überwachung des Sicherheitsabstandes auf Autobahnen durch Fotoanlagen
- v. 30. 04. 1976 (n. v.) IV C 5/A 2 - 6218 betr. Berücksichtigung der Verkehrsfehlergrenzen von Fahrtenschreibern
- v. 15. 06. 1977 (n. v.) IV C 5/D 4 - 6202/1450 betr. Erfassung ausgewählter verkehrspolizeilicher Maßnahmen
- v. 24. 06. 1977 (n. v.) IV C 5 - 6240 betr. Intensivierung der Zusammenarbeit zwischen Polizei und Schule bei der Verkehrserziehung
- v. 15. 11. 1977 (n. v.) IV C 5 - 6212 i. d. F. v. 07. 09. 1979 betr. Nahfeldmessung der Standgeräusche von Kraftfahrzeugen mit Schallpegelmessern durch die Polizei
- v. 14. 03. 1978 (n. v.) IV C 5/D 4 - 6202/1450 i. d. F. v. 14. 04. 1978 betr. Erfassung verkehrspolizeilicher Maßnahmen; hier: Polizeiliche Maßnahmen auf dem Gebiet der Verkehrsaufklärung
- v. 24. 04. 1978 (n. v.) IV C 5 - 6218 i. d. F. v. 16. 02. 1979 (SMBI. NW. 20510) betr. Funkstoppverfahren
- v. 18. 08. 1978 (n. v.) IV C 5 - 6218 betr. zu schnelles Fahren durch ausländische Fahrer von Lastkraftwagen
- v. 02. 03. 1979 (n. v.) IV C 5 - 6218 (SMBI. NW. 20510) betr. Überwachung der Einhaltung vorgeschriebener Höchstgeschwindigkeiten mit Verkehrsradargeräten und im Wege des Funkstoppverfahrens
- v. 13. 01. 1981 (n. v.) IV C 5 - 1450/6201/6210 betr. Schwerpunkteinsätze zur Bekämpfung von Verkehrsunfällen und Vergleich der Unfallentwicklung in den Bereichen der Schutzbereiche/Polizeistationen der einzelnen Behörden

Im übrigen sind durch Fristenablauf gem. § 6 Abs. 2 der Verwaltungsverordnung über den Abschluß der

Anlage 4

Anlage 5

T.

Anlage 6

Bereinigung der Verwaltungsvorschriften v. 29. 08. 1961 (SMBL. NW, 1141) folgende nicht veröffentlichte Runderlässe außer Kraft getreten:

- v. 05. 12. 1958 (n. v.) IV C 3/C 1 – 23.38 – 907/78 betr. Verkehrsüberwachung durch Polizeibeamte in Zivil
- v. 20. 08. 1968 (n. v.) IV C 4 – 8238 – 650 betr. automatische Verkehrsüberwachungskameras
- v. 23. 02. 1970 (n. v.) IV C 5 – 6210/0 betr. koordinierte und überlagernde Schwerpunkteinsätze auf der BAB
- v. 24. 11. 1970 (n. v.) IV C 5 – 6201 i. d. F. v. 27. 05. 1971 betr. schwerpunktmaßige polizeiliche Überwachungsmaßnahmen zur Bekämpfung der Teilnahme am Straßenverkehr unter Alkoholeinwirkung
- v. 01. 06. 1971 (n. v.) IV A 2/C 5 – 271/621 i. d. F. v. 15. 08. 1977 betr. Feststellung von Geschwindigkeitsüberschreitungen durch nachfahrende Polizeifahrzeuge
- v. 03. 08. 1971 (n. v.) IV C 5 – 6218 betr. Geschwindigkeitskontrollen; hier: Stahlflachstraßen
- v. 21. 01. 1972 (n. v.) IV C 5 – 6218 betr. Überschreitung von Höchstgeschwindigkeiten durch Fahrer von Lastkraftwagen auf BAB
- v. 28. 05. 1973 (n. v.) IV C 5 – 6218 betr. Überschreitung von Höchstgeschwindigkeiten durch Fahrer von Lastkraftwagen auf BAB
- v. 07. 08. 1974 (n. v.) IV C 5/A 2 – 6212 betr. Messung der Profiltiefe von Reifen
- v. 22. 12. 1975 (n. v.) IV C 5 – 6213 betr. Vermeidung von Doppelüberprüfungen bei Verkehrskontrollen

Geschwindigkeitsüberwachung

1 Auswahl von Meßstellen

1.1 Die Überwachung der Einhaltung vorgeschriebener Höchstgeschwindigkeiten durch Verkehrsradargeräte oder im Wege des Funkstoppverfahrens hat nur dort zu erfolgen, wo unzulässige Geschwindigkeiten besonders gefährlich sind oder nicht vertretbare Lärmbelästigungen hervorrufen. Die Meßstellen sind daher in der Regel schwerpunktmäßig in nachstehender Reihenfolge auszuwählen:

- Strecken, die nach den Ergebnissen der örtlichen Unfalluntersuchung Unfallbrennpunkte sind
- Strecken, die als schutzwürdige Zonen anzusehen sind (z.B. Schulwege, Nähe von Kindergärten oder Altenheimen, Wohngebiete)
- Strecken, die zwar keine Unfallbrennpunkte sind, auf denen sich aber Fahrunfälle, Abbiegeunfälle, Kreuzungsunfälle, Unfälle im Längsverkehr und Unfälle beim Überschreiten der Fahrbahn mit Toten und Schwerverletzten ereignet haben, oder auf denen starker Fußgängerverkehr herrscht
- Strecken, auf denen die Straßenverkehrsbehörde wegen der Eigenart des Straßenverlaufs, der Notwendigkeit der Verminderung von Geschwindigkeitsunterschieden oder möglichen Unterschätzung der Fahrgeschwindigkeit durch andere Kraftfahrer eine Geschwindigkeitsbeschränkung durch Zeichen 274 angeordnet hat
- Strecken in reinen Wohngebieten, auf denen überhöhte Geschwindigkeit zur Belästigung von Anwohnern durch Verkehrslärm führt

Geschwindigkeitsbeschränkungen unter 50 km/h sind nur in besonderen Fällen zu überwachen.

Vor Festlegung einer Meßstelle ist zu überprüfen, ob die dort geltende Geschwindigkeitsbeschränkung notwendig und angemessen ist. Gegebenenfalls haben die Polizeibehörden den Straßenverkehrsbehörden entsprechende Anregungen zu geben.

Die Meßstellen sind grundsätzlich so anzulegen, daß sie vom Beginn und Ende einer Geschwindigkeitsbeschränkung mindestens 200 m entfernt sind. Die Entfernung kann unterschritten werden

- 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
- in angemessener Weise am Ende einer Geschwindigkeitsbeschränkung, wenn es sich um einen Unfallbrennpunkt handelt und aufgrund der örtlichen Verhältnisse sonst eine Messung nicht möglich wäre

2 Einsatz von Verkehrsradargeräten

2.1 Örtlichkeit und die Gründe für die Einrichtung der Meßstelle oder den Verzicht auf das Anhalten sowie Bestimmungen für Meß- und Anhalteposten sind in einer Dienstanweisung für die jeweilige Meßstelle nach beigefügtem Muster festzulegen und den Einsatzkräften bekanntzugeben. Veränderungen sind fortzuschreiben. Die Einsatzpläne sind ständig daraufhin zu überprüfen, ob der Einsatz an der jeweiligen Stelle noch notwendig ist.

Über das Einrichten der Geräte an der Meßstelle, die Ergebnisse der Funktionsprüfungen und den Ablauf des Meßeinsatzes ist ein Meßprotokoll nach beigefügtem Muster zu führen.

2.2 Bei Einsatz von Verkehrsradargeräten ist ausschließlich der ablaufende Verkehr zu messen. Beim Einsatz ohne Anhalten ist eine zweite Kamera für Frontalaufnahmen zu verwenden.

2.3 Verbleibt nach Abzug des Toleranzwertes eine Überschreitung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von nicht mehr als 5 km/h, so ist von einer Verfolgung abzusehen. Werden Kraftfahrer nach festgestellten Verstößen angehalten, ist auf die Gründe für die Einrichtung der Meßstelle hinzuweisen.

3 Funkstoppverfahren

3.1 Geschwindigkeitsmessungen unter Verwendung von Fernmeldemitteln und geeichten Stoppuhren dürfen außerhalb von Autobahnen oder ähnlichen Straßen erfolgen, wenn die Voraussetzungen nach Nr. 1.1 vorliegen und der Einsatz von Verkehrsradargeräten nicht möglich ist oder nicht ausreicht.

3.2 Für das Erstellen einer Dienstanweisung gilt Nr. 2.1 sinngemäß.

3.3 Die Meßstrecke muß mindestens 300 m (bei einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 100 km/h und mehr mindestens 500 m) lang sein. Sie ist mit geeichtem Bandmaß, geeichtem Streckenmeßgerät o.ä. auszumessen und am Beginn und Ende am Straßenrand zu kennzeichnen.

Geschwindigkeitsmessungen sind stets nur für eine Fahrtrichtung vorzusehen. Die Meßstrecke muß weit genug vom Anfang der Geschwindigkeitsbeschränkung entfernt sein und vor deren Ende abschließen. Strecken, auf denen die Fahrgeschwindigkeit von Fahrzeugen infolge Fahrbahnengen, starken Krümmungen, größeren Straßeneinmündungen pp. erheblich vermindert werden muß, eignen sich nicht für Messungen im Funkstoppverfahren.

3.4 Als Kräfte sind vorzusehen:

- je ein Beamter in Zivilkleidung als Beobachter- und Meßposten (Posten 1 und 2) mit Stoppuhr und dem vorgesehenen Fernmeldemittel
- eine angemessene Anzahl von Beamten in Dienstkleidung als Anhaltetrupp,
davon 1 Beamter als Funksprecher und Meßposten mit Stoppuhr
1 Beamter als Protokollführer

3.5 Es ist ein Meßprotokoll nach beigefügtem Muster zu führen.

3.6 Für das Meßverfahren gilt folgendes:

Der Posten 1 wählt seinen Standort so, daß er genau in Höhe der Markierung steht. Er beobachtet die in Richtung Meßstrecke fahrenden Verkehrsteilnehmer. Bei Annäherung von Kraftfahrzeugen mit vermutlich überhöhter Geschwindigkeit verständigt er sofort Posten 2 und den Funksprecher des Anhaltetrupps mit „Achtung“. Den Zeitraum bis zum Überfahren des Meßstreckenbeginns überbrückt der Beamte mit tempogerechtem Zählen: Drei – zwei – eins. Sobald das Fahrzeug mit der letzten Achse (bei Fahrzeugen mit Anhängern die letzte Achse des Anhängers) die Markierung erreicht, ruft er „Stopp“. Hierauf werden sämtliche Stoppuhren in Gang gesetzt. Unmittelbar darauf folgt die Kraftfahrzeugbeschreibung.

Erkennt der Posten 2 das angekündigte Fahrzeug, so verfährt er sinngemäß wie Posten 1. Hat das gemessene Fahrzeug mit der letzten Achse die Markierung erreicht, erfolgt die Durchsage „Stopp“. Hierauf werden sämtliche Stoppuhren angehalten und die Zeiten dem Anhaltetrupp durchgegeben.

Der Anhaltetrupp ist vom Posten 2 so weit abzusetzen, daß unter Berücksichtigung der örtlichen Verhältnisse, des vorzunehmenden Zeitvergleichs und der Geschwindigkeitsermittlung auch noch Fahrzeuge mit hohen Geschwindigkeiten angehalten werden können. Der Meßposten des Anhaltetrupps wiederholt die Durchsagen der Posten 1 und 2 und bedient die Stoppuhr. Der Protokollführer trägt alle vom Posten 1 angekündigten Fahrzeuge und die angegebenen sowie die selbst ermittelten Zeiten in das Meßprotokoll ein und gibt die nach der beigefügten Geschwindigkeitstabelle für das Funkstoppverfahren ermittelte Mindestgeschwindigkeit dem Anhalteposten bekannt.

3.7 Die Mindestgeschwindigkeit ist wie folgt festzustellen:

Bemessungsgrundlage ist die längste der drei gestoppten Zeiten (z.B. 12,9, 13,0, 13,1 Sek = 13,1 Sek.). Zu dieser Zeit ist eine Sekunde als Meßtoleranz hinzuzuzählen. Danach ist die entsprechende Mindestgeschwindigkeit nach der beigefügten Geschwindigkeitstabelle für das Funkstoppverfahren zu ermitteln.

Wird bei einer Messung eine Zeit ermittelt, die zwischen den Tabellenwerten liegt, dient der nächstgrößere Zeitwert als Bemessungsgrundlage.

Weichen bei einer Messung zwei gestoppte Zeiten um mehr als eine Sekunde voneinander ab, so sind die Meßergebnisse nicht zu verwerten.

3.8 In Ordnungswidrigkeiten-Anzeigen ist nur die gemäß Nr. 3.7 ermittelte Mindestgeschwindigkeit als vorwerfbares Fehlverhalten zu vermerken. In der Spalte „Beweismittel“ der Anzeige ist in einer freien Rubrik „Funkstoppverfahren“ einzusetzen und anzukreuzen. Der Anzeige ist kein Beiblatt mit Erläuterungen zu der einzelnen Messung beizufügen. Das Meßprotokoll reicht aus, um eine fehlerfreie Messung nachweisen zu können.

4 Überwachung durch Nachfahren

4.1 Für Geschwindigkeitsmessungen durch Nachfahren sind nur Polizeifahrzeuge zu verwenden, die mit einem geeichten Fahrtgeschreiber oder mit justiertem Tachometer ausgerüstet sind. Die Justierung muß durch eine Fachfirma erfolgen. Unmittelbar nach der Justierung sind Antriebswelle mit Tachometer durch die Fachfirmen zu verplomben. Die mögliche Abweichung der tatsächlichen von

der angezeigten Geschwindigkeit darf bis $100 \text{ km/h} \pm 3 \text{ km/h}$, darüber $\pm 3\%$ des Sollwerts nicht überschreiten. Die Fachfirma ist zu veranlassen, die Justierung und die Grenzen der möglichen Abweichung der tatsächlichen von der angezeigten Geschwindigkeit schriftlich zu bestätigen. Die Justierung ist in jährlichem Abstand zu wiederholen.

4.2 Beim Nachfahren ist wie folgt zu verfahren:

Die Vergleichsstrecke muß bei abgelesenen Geschwindigkeiten bis 90 km/h mindestens 400 m , bei Geschwindigkeiten von mehr als 90 km/h mindestens 500 m betragen. Beträgt die Meßstrecke bei Geschwindigkeiten von mehr als 90 km/h ausnahmsweise weniger als 500 m , aber mehr als 400 m , so kann dem Betroffenen nur eine Geschwindigkeit von höchstens 90 km/h vorgehalten werden. Die Straßen- und Sichtverhältnisse sowie die Verkehrslage müssen eine ständige Beobachtung des zu überprüfenden Fahrzeugs auf der Vergleichsstrecke gewährleisten. Während der Vergleichsfahrt ist ein annähernd gleicher Abstand zu dem überprüften Fahrzeug einzuhalten. Dieser Abstand darf sich vergrößern, auf keinen Fall aber verringern. Der Abstand zwischen dem überprüften Fahrzeug und dem nachfahrenden Polizeifahrzeug soll bei Beginn des Geschwindigkeitsvergleichs höchstens betragen:

- etwa 50 m bei Geschwindigkeiten von mehr als $80\text{--}90 \text{ km/h}$
- etwa 100 m bei Geschwindigkeiten von mehr als $90\text{--}120 \text{ km/h}$

Bei anderen Geschwindigkeiten gelten entsprechend abgestufte Abstände.

Müssen – etwa wegen der Beschaffenheit der Straße oder schlechter Witterungsverhältnisse – größere Sicherheitsabstände eingehalten werden, ist von Geschwindigkeitsmessungen abzusehen.

Mit Traffipax-Fotoanlagen ist die erste Aufnahme zu fertigen, nachdem ein der Geschwindigkeit angemessener Abstand erreicht ist. Die zweite Aufnahme ist ca. 2 Sekunden nach der ersten auszulösen. Sie dient als Nachweis für den annähernd gleichgebliebenen oder vergrößerten Abstand und für die festgestellte Geschwindigkeit. Soweit notwendig, ist es zur beweissicheren Feststellung des amtlichen Kennzeichens zulässig, den Sicherheitsabstand zum überprüften Kraftfahrzeug für eine weitere Aufnahme kurzfristig zu unterschreiten.

4.3 Unabhängig davon, ob während des Nachfahrens der Abstand zwischen dem zu überprüfenden Fahrzeug und dem Polizeifahrzeug annähernd gleichgeblieben ist oder sich vergrößert hat, ist dem Betroffenen lediglich eine Mindestgeschwindigkeit vorzuhalten, die 10% unter der abgelesenen Geschwindigkeit liegt. Dezimale sind dabei auf volle Werte abzurunden. Jedoch darf die Ordnungswidrigkeit nur verfolgt werden, wenn die abgelesene Geschwindigkeit mindestens 15 km/h über der zulässigen Höchstgeschwindigkeit liegt.

Wird ausnahmsweise eine Geschwindigkeitsmessung durch Nachfahren mit einem Polizeifahrzeug durchgeführt, dessen Tachometer nicht justiert ist, sind von der abgelesenen Geschwindigkeit 7% des Skalenwertes des nachfahrenden Fahrzeugs sowie weitere 10% der abgelesenen Geschwindigkeit abzuziehen. Dezimale sind dabei auf volle Werte abzurunden.

5 Feststellung durch Überprüfen von Schaublättern

5.1 Schaublätter von Fahrzeugen, die mit Fahrtenschreiber oder Kontrollgeräten ausgerüstet sein müssen, sind nicht nur im täglichen Streifendienst und bei allgemeinen Verkehrskontrollen, sondern auch bei speziell angeordneten Verkehrskontrollen hinsichtlich der Fahrgeschwindigkeit zu überprüfen. Dagegen ist die Kontrolle der Schaublätter von Fahrzeugen, die ohne rechtliche Verpflichtung über Fahrtenschreiber oder Kontrollgeräte verfügen, nur bei konkretem Verdacht zulässig.

5.2 Läßt ein Schaublatt erkennen, daß die zulässige Höchstgeschwindigkeit überschritten wurde, so ist es zu entnehmen und als Beweismittel sicherzustellen. Dem Fahrer ist die Entnahme zu bestätigen. Die Sicherstellung unterbleibt, wenn der Betroffene verwarnt wurde.

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

.....
(Dienststelle)

Dienstanweisung für den Einsatz des Verkehrsradargerätes**Meßstelle Nr.****Ort, Straße:****Fahrtrichtung:****innerorts/außerorts****zulässige Höchstgeschwindigkeit:****Standort des Radarwagens:**

**Messung erfolgt: von der rechten/von der linken Fahrbahnseite
vom Mittelstreifen/Fahrbahnteiler**

Fahrbahnneigung:

**Entfernung zum Beginn oder Ende der Geschwindigkeitsbeschränkung:
(sofern in der Nähe entsprechender Verkehrszeichen gemessen wird)**

Standort des Anhaltetrupps:

**Gründe für die Einrichtung der Meßstelle:
(gegebenenfalls Unfallentwicklung auf Beiblatt)**

Gründe zum Verzicht auf Anhalten:**Sonstige Hinweise:**

Zu Anlage 1 (Nr. 2.1)

Meßprotokoll

Dienststelle

Datum:

Oct. Stamps from Massachusetts

Lichtspielästhetik

卷之三

הארון והבבון

Ausstellung des Schwenker

Antennenneigung:

Aufstellung über Fahrbahnebene:

Vorlesung 1: Grundlagen der Statistik

卷之三

jetzige Justierung um:

Das Gerät wurde nach der Zulassung und der Bedienungsanweisung des Herstellers aufgestellt.

Gemäß Dienstanweisung vorhandene Verkehrszeichen wurden überprüft.

Störungen im Einsatzablauf:

Verantwortlicher Meßtrupp für

Gemessene Kraftfahrzeuge

Szenstige Remerkungen

Verhandlungen.

Anhaltertrupp:

[Unterschrift des Meßstiftmeisters]

Zu Anlage 1 (Nr. 3.5)

Dienststelle		Meßprotokoll							
Datum:	Einsatzbeginn:	Einsatzende:							
Ort, Straße der Meßstelle:									
Lichtverhältnisse:	Witterung:	Fahrbahnzustand:							
Gemäß Dienstanweisung vorhandene Verkehrszeichen wurden überprüft.									
Posten 1:	Posten 2:	Anhaltetrupp:							
Uhren-Nr.:	Uhren-Nr.:	Uhren-Nr.:							
Name:	Name:	Name:							
von	bis	von							
gemessene Kraftfahrzeuge:	Farbe, Fabrikat, Typ, Kennzeichen	Zeit P 1	Zeit P 2	Zeit Anhaltetrupp	Bemessungsgrundlage + 1 Sek. Toleranz	Mindestgeschwindigkeit lt. Tabelle	Anz.	Verw.	Einschreitender
Anzeigen:	Anhalteposten (Namen):								
Verwarnungen:									
(Unterschrift des Protokollführers)									

Zu Anlage 1
(Nr. 3.7)

Geschwindigkeitstabelle

Meßstrecke : 300 m	zuzüglich 1 sek. Meßtoleranz:	Mindest- geschwindigkeit:
21,6 sek.	50 km/h	47 km/h
21,2 sek.	51 km/h	48 km/h
20,8 sek.	52 km/h	49 km/h
20,4 sek.	53 km/h	50 km/h
20,0 sek.	54 km/h	51 km/h
19,6 sek.	55 km/h	52 km/h
19,2 sek.	56 km/h	53 km/h
18,9 sek.	57 km/h	54 km/h
18,6 sek.	58 km/h	55 km/h
18,3 sek.	59 km/h	55 km/h
18,0 sek.	60 km/h	56 km/h
17,7 sek.	61 km/h	57 km/h
17,4 sek.	62 km/h	58 km/h
17,1 sek.	63 km/h	59 km/h
16,9 sek.	64 km/h	60 km/h
16,6 sek.	65 km/h	61 km/h
16,3 sek.	66 km/h	62 km/h
16,1 sek.	67 km/h	63 km/h
15,9 sek.	68 km/h	63 km/h
15,6 sek.	69 km/h	65 km/h
15,4 sek.	70 km/h	65 km/h
15,2 sek.	71 km/h	66 km/h
15,0 sek.	72 km/h	67 km/h
14,7 sek.	73 km/h	68 km/h
14,5 sek.	74 km/h	69 km/h
14,4 sek.	75 km/h	70 km/h
14,2 sek.	76 km/h	71 km/h
14,0 sek.	77 km/h	72 km/h
13,8 sek.	78 km/h	72 km/h
13,6 sek.	79 km/h	73 km/h
13,5 sek.	80 km/h	74 km/h
13,3 sek.	81 km/h	75 km/h
13,1 sek.	82 km/h	76 km/h
13,0 sek.	83 km/h	77 km/h
12,8 sek.	84 km/h	78 km/h
12,7 sek.	85 km/h	78 km/h
12,5 sek.	86 km/h	80 km/h
12,4 sek.	87 km/h	80 km/h
12,2 sek.	88 km/h	81 km/h
12,1 sek.	89 km/h	82 km/h
12,0 sek.	90 km/h	83 km/h
11,9 sek.	90 km/h	83 km/h
11,8 sek.	91 km/h	84 km/h
11,7 sek.	92 km/h	85 km/h
11,6 sek.	93 km/h	85 km/h
11,5 sek.	93 km/h	86 km/h
11,4 sek.	94 km/h	87 km/h
11,3 sek.	95 km/h	87 km/h
11,2 sek.	96 km/h	88 km/h
11,1 sek.	97 km/h	89 km/h
11,0 sek.	98 km/h	90 km/h
10,9 sek.	99 km/h	90 km/h
10,8 sek.	100 km/h	91 km/h
10,7 sek.	100 km/h	92 km/h
10,6 sek.	101 km/h	93 km/h
10,5 sek.	102 km/h	93 km/h
10,4 sek.	103 km/h	94 km/h
10,3 sek.	104 km/h	95 km/h

Meßstrecke : 300 m		zuzüglich 1 sek. Meßtoleranz:	Mindest- geschwindigkeit:
10,2 sek.	105 km/h	11,2 sek.	96 km/h
10,1 sek.	106 km/h	11,1 sek.	97 km/h
10,0 sek.	108 km/h	11,0 sek.	98 km/h
9,9 sek.	109 km/h	10,9 sek.	99 km/h
9,8 sek.	110 km/h	10,8 sek.	100 km/h
9,7 sek.	111 km/h	10,7 sek.	100 km/h
9,6 sek.	112 km/h	10,6 sek.	101 km/h
9,5 sek.	113 km/h	10,5 sek.	102 km/h
9,4 sek.	114 km/h	10,4 sek.	103 km/h
9,3 sek.	116 km/h	10,3 sek.	104 km/h
9,2 sek.	117 km/h	10,2 sek.	105 km/h
9,1 sek.	118 km/h	10,1 sek.	106 km/h
9,0 sek.	120 km/h	10,0 sek.	108 km/h

Zu Anlage 1
(Nr. 3.7)

Geschwindigkeitstabelle

Meßstrecke : 400 m		zuzüglich 1 sek. Meßtoleranz:	Mindest- geschwindigkeit:
27,1 sek.	53 km/h	28,1 sek.	51 km/h
28,2 sek.	54 km/h	27,2 sek.	52 km/h
28,1 sek.	55 km/h	27,1 sek.	53 km/h
25,7 sek.	56 km/h	26,7 sek.	53 km/h
25,2 sek.	57 km/h	26,2 sek.	54 km/h
24,8 sek.	58 km/h	25,8 sek.	55 km/h
24,4 sek.	59 km/h	25,4 sek.	56 km/h
24,0 sek.	60 km/h	25,0 sek.	57 km/h
23,6 sek.	61 km/h	24,6 sek.	58 km/h
23,2 sek.	62 km/h	24,2 sek.	59 km/h
22,8 sek.	63 km/h	23,8 sek.	60 km/h
22,5 sek.	64 km/h	23,5 sek.	61 km/h
22,1 sek.	65 km/h	23,1 sek.	62 km/h
21,8 sek.	66 km/h	22,8 sek.	63 km/h
21,5 sek.	67 km/h	22,5 sek.	64 km/h
21,2 sek.	68 km/h	22,2 sek.	64 km/h
20,8 sek.	69 km/h	21,8 sek.	66 km/h
20,6 sek.	70 km/h	21,6 sek.	66 km/h
20,3 sek.	71 km/h	21,3 sek.	67 km/h
20,0 sek.	72 km/h	21,0 sek.	68 km/h
19,7 sek.	73 km/h	20,7 sek.	69 km/h
19,4 sek.	74 km/h	20,4 sek.	70 km/h
19,2 sek.	75 km/h	20,2 sek.	71 km/h
18,9 sek.	76 km/h	19,9 sek.	72 km/h
18,7 sek.	77 km/h	19,7 sek.	73 km/h
18,4 sek.	78 km/h	19,4 sek.	74 km/h
18,2 sek.	79 km/h	19,2 sek.	75 km/h
18,0 sek.	80 km/h	19,0 sek.	75 km/h
17,7 sek.	81 km/h	18,7 sek.	77 km/h
17,5 sek.	82 km/h	18,5 sek.	77 km/h
17,3 sek.	83 km/h	18,3 sek.	78 km/h
17,1 sek.	84 km/h	18,1 sek.	79 km/h
16,9 sek.	85 km/h	17,9 sek.	80 km/h
16,7 sek.	86 km/h	17,7 sek.	81 km/h
16,5 sek.	87 km/h	17,5 sek.	82 km/h

Meßstrecke : 400 m		zuzüglich 1 sek. Meßtoleranz:	Mindest- geschwindigkeit:
16,3 sek.	88 km/h	17,3 sek.	83 km/h
16,2 sek.	89 km/h	17,2 sek.	83 km/h
16,0 sek.	90 km/h	17,0 sek.	84 km/h
15,9 sek.	90 km/h	16,9 sek.	85 km/h
15,8 sek.	91 km/h	16,8 sek.	85 km/h
15,7 sek.	91 km/h	16,7 sek.	86 km/h
15,6 sek.	92 km/h	16,6 sek.	86 km/h
15,5 sek.	92 km/h	16,5 sek.	87 km/h
15,4 sek.	93 km/h	16,4 sek.	87 km/h
15,3 sek.	94 km/h	16,3 sek.	88 km/h
15,2 sek.	94 km/h	16,2 sek.	88 km/h
15,1 sek.	95 km/h	16,1 sek.	89 km/h
15,0 sek.	96 km/h	16,0 sek.	90 km/h
14,9 sek.	96 km/h	15,9 sek.	90 km/h
14,8 sek.	97 km/h	15,8 sek.	91 km/h
14,7 sek.	97 km/h	15,7 sek.	91 km/h
14,6 sek.	98 km/h	15,6 sek.	92 km/h
14,5 sek.	99 km/h	15,5 sek.	92 km/h
14,4 sek.	100 km/h	15,4 sek.	93 km/h
14,3 sek.	100 km/h	15,3 sek.	94 km/h
14,2 sek.	101 km/h	15,2 sek.	94 km/h
14,1 sek.	102 km/h	15,1 sek.	95 km/h
14,0 sek.	102 km/h	15,0 sek.	96 km/h
13,9 sek.	103 km/h	14,9 sek.	96 km/h
13,8 sek.	104 km/h	14,8 sek.	97 km/h
13,7 sek.	105 km/h	14,7 sek.	97 km/h
13,6 sek.	105 km/h	14,6 sek.	98 km/h
13,5 sek.	106 km/h	14,5 sek.	99 km/h
13,4 sek.	107 km/h	14,4 sek.	100 km/h
13,3 sek.	108 km/h	14,3 sek.	100 km/h
13,2 sek.	109 km/h	14,2 sek.	101 km/h
13,1 sek.	109 km/h	14,1 sek.	102 km/h
13,0 sek.	110 km/h	14,0 sek.	102 km/h
12,9 sek.	111 km/h	13,9 sek.	103 km/h
12,8 sek.	112 km/h	13,8 sek.	104 km/h
12,7 sek.	113 km/h	13,7 sek.	105 km/h
12,6 sek.	114 km/h	13,6 sek.	105 km/h
12,5 sek.	115 km/h	13,5 sek.	106 km/h
12,4 sek.	116 km/h	13,4 sek.	107 km/h
12,3 sek.	117 km/h	13,3 sek.	108 km/h
12,2 sek.	118 km/h	13,2 sek.	109 km/h
12,1 sek.	119 km/h	13,1 sek.	109 km/h
12,0 sek.	120 km/h	13,0 sek.	110 km/h

Zu Anlage 1
(Nr. 3.7)

Geschwindigkeitstabelle

Meßstrecke : 500 m	zuzüglich 1 sek. Meßtoleranz:	Mindest- geschwindigkeit:
33,9 sek.	53 km/h	51 km/h
33,3 sek.	54 km/h	52 km/h
32,7 sek.	55 km/h	53 km/h
32,1 sek.	56 km/h	54 km/h
31,6 sek.	57 km/h	55 km/h
31,0 sek.	58 km/h	56 km/h
30,5 sek.	59 km/h	57 km/h
30,0 sek.	60 km/h	58 km/h
29,5 sek.	61 km/h	59 km/h
29,0 sek.	62 km/h	60 km/h
28,5 sek.	63 km/h	61 km/h
28,1 sek.	64 km/h	61 km/h
27,7 sek.	65 km/h	62 km/h
27,2 sek.	66 km/h	63 km/h
26,9 sek.	67 km/h	64 km/h
26,5 sek.	68 km/h	65 km/h
26,1 sek.	69 km/h	66 km/h
25,7 sek.	70 km/h	67 km/h
25,3 sek.	71 km/h	68 km/h
25,0 sek.	72 km/h	69 km/h
24,6 sek.	73 km/h	70 km/h
24,3 sek.	74 km/h	71 km/h
24,0 sek.	75 km/h	72 km/h
23,6 sek.	76 km/h	73 km/h
23,4 sek.	77 km/h	73 km/h
23,1 sek.	78 km/h	74 km/h
22,7 sek.	79 km/h	75 km/h
22,5 sek.	80 km/h	76 km/h
22,2 sek.	81 km/h	77 km/h
21,9 sek.	82 km/h	78 km/h
21,7 sek.	83 km/h	79 km/h
21,4 sek.	84 km/h	80 km/h
21,2 sek.	85 km/h	81 km/h
20,9 sek.	86 km/h	82 km/h
20,7 sek.	87 km/h	82 km/h
20,4 sek.	88 km/h	84 km/h
20,2 sek.	89 km/h	84 km/h
20,0 sek.	90 km/h	85 km/h
19,9 sek.	90 km/h	86 km/h
19,8 sek.	90 km/h	86 km/h
19,7 sek.	91 km/h	86 km/h
19,6 sek.	91 km/h	87 km/h
19,5 sek.	92 km/h	87 km/h
19,4 sek.	92 km/h	88 km/h
19,3 sek.	93 km/h	88 km/h
19,2 sek.	93 km/h	89 km/h
19,1 sek.	94 km/h	89 km/h
19,0 sek.	94 km/h	90 km/h
18,9 sek.	95 km/h	90 km/h
18,8 sek.	95 km/h	90 km/h
18,7 sek.	96 km/h	91 km/h
18,6 sek.	96 km/h	91 km/h
18,5 sek.	97 km/h	92 km/h
18,4 sek.	97 km/h	92 km/h
18,3 sek.	98 km/h	93 km/h
18,2 sek.	98 km/h	93 km/h
18,1 sek.	99 km/h	94 km/h
18,0 sek.	100 km/h	94 km/h

Meßstrecke : 500 m		zuzüglich 1 sek. Meßtoleranz:	Mindest- geschwindigkeit:
17,9 sek.	100 km/h	18,9 sek.	95 km/h
17,8 sek.	101 km/h	18,8 sek.	95 km/h
17,7 sek.	101 km/h	18,7 sek.	96 km/h
17,6 sek.	102 km/h	18,6 sek.	96 km/h
17,5 sek.	102 km/h	18,5 sek.	97 km/h
17,4 sek.	103 km/h	18,4 sek.	97 km/h
17,3 sek.	104 km/h	18,3 sek.	98 km/h
17,2 sek.	104 km/h	18,2 sek.	98 km/h
17,1 sek.	105 km/h	18,1 sek.	99 km/h
17,0 sek.	105 km/h	18,0 sek.	100 km/h
16,9 sek.	106 km/h	17,9 sek.	100 km/h
16,8 sek.	107 km/h	17,8 sek.	101 km/h
16,7 sek.	107 km/h	17,7 sek.	101 km/h
16,6 sek.	108 km/h	17,6 sek.	102 km/h
16,5 sek.	109 km/h	17,5 sek.	102 km/h
16,4 sek.	109 km/h	17,4 sek.	103 km/h
16,3 sek.	110 km/h	17,3 sek.	104 km/h
16,2 sek.	111 km/h	17,2 sek.	104 km/h
16,1 sek.	111 km/h	17,1 sek.	105 km/h
16,0 sek.	112 km/h	17,0 sek.	105 km/h
15,9 sek.	113 km/h	16,9 sek.	106 km/h
15,8 sek.	113 km/h	16,8 sek.	107 km/h
15,7 sek.	114 km/h	16,7 sek.	107 km/h
15,6 sek.	115 km/h	16,6 sek.	108 km/h
15,5 sek.	116 km/h	16,5 sek.	109 km/h
15,4 sek.	116 km/h	16,4 sek.	109 km/h
15,3 sek.	117 km/h	16,3 sek.	110 km/h
15,2 sek.	118 km/h	16,2 sek.	111 km/h
15,1 sek.	119 km/h	16,1 sek.	111 km/h
15,0 sek.	120 km/h	16,0 sek.	112 km/h
14,9 sek.	120 km/h	15,9 sek.	113 km/h
14,8 sek.	121 km/h	15,8 sek.	113 km/h
14,7 sek.	122 km/h	15,7 sek.	114 km/h
14,6 sek.	123 km/h	15,6 sek.	115 km/h
14,5 sek.	124 km/h	15,5 sek.	116 km/h
14,4 sek.	125 km/h	15,4 sek.	116 km/h
14,3 sek.	125 km/h	15,3 sek.	117 km/h
14,2 sek.	126 km/h	15,2 sek.	118 km/h
14,1 sek.	127 km/h	15,1 sek.	119 km/h
14,0 sek.	128 km/h	15,0 sek.	120 km/h
13,9 sek.	129 km/h	14,9 sek.	120 km/h
13,8 sek.	130 km/h	14,8 sek.	121 km/h
13,7 sek.	131 km/h	14,7 sek.	122 km/h
13,6 sek.	132 km/h	14,6 sek.	123 km/h
13,5 sek.	133 km/h	14,5 sek.	124 km/h
13,4 sek.	134 km/h	14,4 sek.	125 km/h
13,3 sek.	135 km/h	14,3 sek.	125 km/h
13,2 sek.	136 km/h	14,2 sek.	126 km/h
13,1 sek.	137 km/h	14,1 sek.	127 km/h
13,0 sek.	138 km/h	14,0 sek.	128 km/h
12,9 sek.	139 km/h	13,9 sek.	129 km/h
12,8 sek.	140 km/h	13,8 sek.	130 km/h
12,7 sek.	141 km/h	13,7 sek.	131 km/h
12,6 sek.	142 km/h	13,6 sek.	132 km/h
12,5 sek.	144 km/h	13,5 sek.	133 km/h
12,4 sek.	145 km/h	13,4 sek.	134 km/h
12,3 sek.	146 km/h	13,3 sek.	135 km/h
12,2 sek.	147 km/h	13,2 sek.	136 km/h
12,1 sek.	148 km/h	13,1 sek.	137 km/h
12,0 sek.	150 km/h	13,0 sek.	138 km/h
11,9 sek.	151 km/h	12,9 sek.	139 km/h
11,8 sek.	152 km/h	12,8 sek.	140 km/h
11,7 sek.	153 km/h	12,7 sek.	141 km/h
11,6 sek.	155 km/h	12,6 sek.	142 km/h

Meßstrecke : 500 m		zuzüglich 1 sek. Meßtoleranz:	Mindest- geschwindigkeit:
11,5 sek.	156 km/h	12,5 sek.	144 km/h
11,4 sek.	157 km/h	12,4 sek.	145 km/h
11,3 sek.	159 km/h	12,3 sek.	146 km/h
11,2 sek.	160 km/h	12,2 sek.	147 km/h
11,1 sek.	162 km/h	12,1 sek.	148 km/h
11,0 sek.	163 km/h	12,0 sek.	150 km/h
10,9 sek.	165 km/h	11,9 sek.	151 km/h
10,8 sek.	166 km/h	11,8 sek.	152 km/h
10,7 sek.	168 km/h	11,7 sek.	153 km/h
10,6 sek.	169 km/h	11,6 sek.	155 km/h
10,5 sek.	171 km/h	11,5 sek.	156 km/h
10,4 sek.	173 km/h	11,4 sek.	157 km/h
10,3 sek.	174 km/h	11,3 sek.	159 km/h
10,2 sek.	176 km/h	11,2 sek.	160 km/h
10,1 sek.	178 km/h	11,1 sek.	162 km/h

Überwachung des ungenügenden Sicherheitsabstandes durch Fotoanlagen

1 Auswahl und Markierung der Meßstellen

- 1.1 Die Überwachung der Einhaltung vorgeschriebener Sicherheitsabstände hat nur an den Stellen zu erfolgen, an denen sich ungenügende Sicherheitsabstände als besonders gefährlich erwiesen haben. Dies wird in der Regel dort der Fall sein, wo einschlägige Unfallbrennpunkte oder -strecken bestehen oder wo es sich um besondere schutzwürdige Zonen (z. B. Baustellen mit eingeengten Fahrstreifen) handelt. Meßstellen dieser Art sind nur auf Autobahnen oder ähnlichen Straßen einzurichten. Sie sind so auszuwählen, daß der auflaufende Verkehr von Brückenbauwerken oder ähnlichen Einrichtungen aus auf einer Strecke von mindestens 300 m beobachtet werden kann. Die Meßstrecke muß vom Anfang oder Ende einer örtlichen Geschwindigkeitsbeschränkung mindestens 200 m entfernt sein. Strecken, auf denen die Fahrgeschwindigkeit infolge besonderer Verhältnisse (z. B. stark zufließender Verkehr) erheblich vermindert werden muß und sich damit zwangsläufig eine Änderung des Abstandes ergeben kann, eignen sich nicht für Abstandsmessungen.
- 1.2 Die vorgesehene Meßstrecke ist mit geeichten Meßgeräten zu vermessen. Bei gerader Straßenführung oder bei Streckenkrümmung nach links ist auf der Fahrbahnmitte, bei Streckenkrümmungen nach rechts am äußersten Rand des rechten Fahrstreifens zu vermessen. Dabei sind festzulegen:
 - der Beginn der Beobachtungsstrecke mindestens 340 m vor dem Beobachtungsposten
 - die erste Meßlinie 190 m vor dem Beobachtungsposten
 - das Strichgatter von 70 m bis 31 m vor dem Beobachtungsposten einschließlich der zweiten Meßlinie bei 40 m vor dem Beobachtungsposten (Strichmarkierung im Abstand von 1 m)
- 1.3 Mit Querstrichen in weißer Farbe sind zu markieren:
 - der Beginn der Beobachtungsstrecke sowie die erste und zweite Meßlinie
 - die 3 m-Markierungen des Strichgatters mit Querstrichen von 1,5 m Länge
 - die übrigen 1 m-Markierungen des Strichgatters mit Querstrichen von 1 m Länge

2 Kräfte

Der Überwachungstrupp besteht aus:

- 1 Beobachter und Bediener der Fotoanlage
- 1 Beobachter und Protokollführer

Es sind nur erfahrene Dienstkräfte einzusetzen, die das Fahrverhalten innerhalb der Beobachtungs- und Meßstrecke richtig einzuschätzen vermögen. Die Beobachtungsposten tragen bürgerliche Kleidung.

3 Verfahren

- 3.1 Vor jedem Einsatz ist zu prüfen, ob die Markierungen deutlich erkennbar sind und ob auf der Beobachtungs- und Meßstrecke ungehinderte Sicht und freie Fahrt gewährleistet sind. Liegen Verhältnisse vor, die eine zweifelsfreie Beobachtung und Messung in Frage stellen, ist von der Abstandsmessung abzusehen.
- 3.2 Die Fotoanlage ist über dem Mittelstreifen aufzustellen und so auszurichten, daß die linken Räder der Fahrzeuge auf dem Bild erkennbar sind und auch die erste Meßlinie vom rechten Bildrand erfaßt wird. Im Beschriftungsfeld sind Datum und Einsatzort zu bezeichnen.
- 3.3 Der Überwachungstrupp hat seinen Standort entweder unmittelbar an der Fotoanlage oder in angemessener Entfernung an einem Punkt, von dem aus eine einwandfreie Einsicht auf Beobachtungs- und Meßstrecke besteht. Er überwacht das Fahrverhalten des auflaufenden Verkehrs vornehmlich auf dem Überholstreifen der Beobachtungs- und Meßstrecke mit Fernglas. Erscheint der Sicherheitsabstand zwischen zwei auf demselben Fahrstreifen aufeinander folgenden Fahrzeugen ungenügend, ist eine Abstandsmessung durchzuführen, wenn die Fahrgeschwindigkeit vermutlich mehr als 80 km/h beträgt und sich der Abstand auf einer Strecke von mindestens 300 m nicht nennenswert verändert hat. Das Fahrverhalten des betroffenen Fahrzeugs ist auch nach der Messung auf ca. 200 m weiter zu beobachten.

Die erste Aufnahme ist auszulösen, bevor die Vorderräder des vorausfahrenden Fahrzeugs die erste Meßlinie passieren. Die zweite Aufnahme ist auszulösen, wenn die Vorderräder des Vorausfahrenden den Beginn des Strichgatters erreicht haben. Die dritte Aufnahme ist auszulösen, wenn die Hinterräder des vorausfahrenden Fahrzeugs die zweite Meßlinie passieren bzw. passiert haben.

- 3.4 Über den Einsatz ist ein Meßprotokoll nach beigefügtem Muster zu führen. Werden die darin geforderten Angaben zunächst auf Tonband gesprochen, so sind sie alsbald in das Protokoll zu übertragen.
- 3.5 Ein Anhalten der Betroffenen an Ort und Stelle unterbleibt, weil erst nach Auswertung der Unterlagen festgestellt werden kann, ob eine Ordnungswidrigkeit vorliegt.

4 Auswertung

Nach Entwicklung des Films sind die Lichtbilder nach folgenden Grundsätzen auszuwerten:

- 4.1 Durch Überprüfen der Angaben im Meßprotokoll und der drei Lichtbilder ist festzustellen, ob das Fahrverhalten unbeeinflußt war, sich der Abstand zum vorausfahrenden Fahrzeug auf der Beobachtungs- und Meßstrecke nicht nennenswert verändert hat und die erste Aufnahme vor dem Passieren der ersten Meßlinie und die dritte Aufnahme beim oder nach dem Passieren der zweiten Meßlinie erfolgten.
- 4.2 Auf Grund der Zeitangaben in den Lichtbildern eins und drei ist die Zeit zu ermitteln, die das vorausfahrende Fahrzeug zum Durchfahren der Meßstrecke von 150 m benötigt hat. Danach ist anhand der beigefügten Tabelle zur Ermittlung der Fahrgeschwindigkeit und des Abstandes festzustellen, welche Fahrgeschwindigkeit der ermittelten Fahrzeit entspricht, welcher Fahrweg bei dieser Fahrgeschwindigkeit in 1,5 Sek. und 0,8 Sek. zurückgelegt wurde und welcher Sicherheitsabstand unter Berücksichtigung einer Meßtoleranz von 15% und unter Abrundung den Vorwurf des ungenügenden Sicherheitsabstandes unter gleichzeitiger Gefährdung des vorausfahrenden Fahrzeugs erfüllt.
- 4.3 Als dann ist auf dem dritten Lichtbild anhand des Strichgatters festzustellen, welchen Abstand die Vorderräder des nachfolgenden Fahrzeugs zu den Hinterrädern des vorausfahrenden Fahrzeugs hatten (tatsächlicher Abstand). Der ermittelte Wert ist auf volle Meter aufzurunden. Betrug die ermittelte Fahrgeschwindigkeit mehr als 80 km/h, hat sich der Abstand auf einer Strecke von mindestens 300 m nicht nennenswert verändert und liegt der ermittelte Abstand unter dem nach Nr. 4.2 ermittelten vorwerfbaren Sicherheitsabstand (0,8 Sek.-Abstand minus 15%, abgerundet), so ist eine Ordnungswidrigkeiten-Anzeige zu erstatten.

5 Der Sachverhalt ist in der Anzeige wie folgt darzustellen:

Ungenügender Sicherheitsabstand bei einer Geschwindigkeit von km/h

Erforderlicher Sicherheitsabstand (Weg in 1,5 Sek.) m

Tatsächlicher Abstand m

Vorzuwerfender gefährdender Abstand m
(Weg in 0,8 Sek. abzüglich 15%, abgerundet)

Unter „Bemerkungen“ ist zu bestätigen:

„Keine Abstandsverringerung durch Abbremsen des vorausfahrenden oder Einscheren eines anderen Kraftfahrzeugs.“

In dem Abschnitt „Beweismittel“ der Anzeige ist die Spalte „Foto“ anzukreuzen. Der Anzeige sind in der Regel keine Beiblätter oder Lichtbilder beizufügen.

Zu Anlage 2 (Nr. 3.4)

Dienststelle

Meßprotokoll

1 Einsatzzeit

Datum: Einsatzzeit: von bis Uhr

2 Einsatzort

Autobahn:

Richtungsfahrbahn:

Beobachtungsstrecke: von bis km

Meßstrecke: von bis km

Standort des Beobachtungspostens:

Verkehrsmenge bei Einsatzbeginn: Fzg/Min./Richtungsfahrbahn

Wetter:

vorgeschriebene Höchstgeschwindigkeit:

Meßstrecke mit geeichtem Meßgerät vermessen. Meßpunkte entsprechend der Richtlinie markiert und deutlich erkennbar. Verkehr fließt ohne Behinderung.

3 Fotoanlage

Fotoanlage wurde entsprechend der Richtlinie und der Gebrauchsanleitung aufgestellt, betriebsbereit gemacht und bedient.

Letzte Eichung der Stoppuhr:

4 Kräfte

Truppführer:

Protokollführer:

(Unterschrift des Protokollführers)

Gemessene Kraftfahrzeuge

Lfd. Nr.	Bild- Nr.	Uhr- zeit	Kennz., Marke, Typ, Farbe	Fahrer m / w	Angaben zum beobach- teten Fahrverhalten
-------------	--------------	--------------	---------------------------	-----------------	---

Lfd. Nr.	Zeit für 150 m – Meßstrecke	Geschwin- digkeit	entspricht Fahrweg 1,5 Sek.	0,8 Sek.	tatsäch- licher Abstand ¹⁾)	vorzuwerfender gefährdender Abstand ²⁾)	von Ver- wertung abgesehen
-------------	-----------------------------------	----------------------	-----------------------------------	----------	---	---	----------------------------------

¹⁾ Nach dritter Lichtbilddaufnahme, auf volle Meter aufgerundet²⁾ Fahrweg 0,8 Sek. abzüglich 15%, auf volle Meter abgerundet

Zu Anlage 2
(Nr. 4.2)

Tabelle
zur Ermittlung der Fahrgeschwindigkeit und des Abstandes
(Meßstrecke 150 m)

ermittelte Fahrzeit in Sek.	Geschwindigkeit km/h	Geschwindigkeit m/Sek.	entspricht Fahrweg 1,5 Sek.	entspricht Fahrweg 0,8 Sek.	vorzuwerfender gefährdender Abstand ^{a)}
6,7	80,6	22,4	33,6	17,9	15
6,6	81,8	22,7	34,1	18,2	15
6,5	83,1	23,1	34,6	18,5	15
6,4	84,4	23,4	35,2	18,8	15
6,3	85,7	23,8	35,7	19,1	16
6,2	87,1	24,2	36,3	19,4	16
6,1	88,5	24,6	36,9	19,7	16
6,0	90,0	25,0	37,5	20,0	17
5,9	91,5	25,4	38,1	20,3	17
5,8	93,1	25,9	38,8	20,7	17
5,7	94,7	26,3	39,5	21,1	17
5,6	96,4	26,8	40,2	21,4	18
5,5	98,2	27,3	40,9	21,8	18
5,4	100,0	27,8	41,7	22,2	18
5,3	101,9	28,3	42,5	22,6	19
5,2	103,9	28,9	43,3	23,1	19
5,1	105,9	29,4	44,1	23,5	19
5,0	108,0	30,0	45,0	24,0	20
4,9	110,2	30,6	45,9	24,5	20
4,8	112,5	31,3	46,9	25,0	21
4,7	114,9	31,9	47,9	25,5	21
4,6	117,4	32,6	48,9	26,1	22
4,5	120,0	33,3	50,0	26,7	22
4,4	122,7	34,1	51,1	27,3	23
4,3	125,6	34,9	52,3	27,9	23
4,2	128,6	35,7	53,6	28,6	24
4,1	131,7	36,6	54,9	29,3	24
4,0	135,0	37,5	56,3	30,0	25
3,9	138,5	38,5	57,7	30,8	26
3,8	142,1	39,5	59,2	31,6	26
3,7	146,0	40,5	60,8	32,4	27
3,6	150,0	41,7	62,5	33,3	28
3,5	154,3	42,9	64,3	34,3	29
3,4	158,8	44,1	66,2	35,3	30
3,3	163,6	45,5	68,2	36,4	30
3,2	168,8	46,9	70,3	37,5	31
3,1	174,2	48,4	72,6	38,7	32
3,0	180,0	50,0	75,0	40,0	34
2,9	186,2	51,7	77,6	41,4	35
2,8	192,9	53,6	80,4	42,9	36
2,7	200	55,6	83,3	44,4	37

^{a)} Fahrweg 0,8 Sek. abzüglich 15%, auf volle Meter abgerundet

Rotlichtüberwachung an Lichtzeichenanlagen durch automatische Verkehrsüberwachungskameras

1 Auswahl der Überwachungsorte

Automatische Verkehrsüberwachungskameras (AVÜK) zur Überwachung der Beachtung des Rotlichts von Lichtzeichenanlagen sind nur dort zu installieren, wo

- die Unfallentwicklung eine ständige Überwachung gebietet
- häufig das Rotlicht der Lichtzeichenanlage nicht beachtet wird, obwohl Sichtverhältnisse, Verkehrslage und Phasenablauf (vgl. insbesondere Nr. IX der Vwv-StVO zu § 37 Abs. 2) Erkennbarkeit und Reaktionsmöglichkeit nicht beeinträchtigen und
- die örtlichen Verhältnisse eine Anbringung und beweissicheres Funktionieren zulassen

Bei den Vorprüfungen sind Straßenverkehrs-, Straßenbaubehörden und Hersteller von Anlagen zu beteiligen.

2 Aufstellung

Die Anlage ist so vor der zu überwachenden Signalanlage zu installieren, daß auf dem Bild die volle Fahrbahnbreite, die betreffende Lichtzeichenanlage und der anschließende Kreuzungs- bzw. Einmündungsbereich erkennbar sind.

3 Betrieb

- 3.1 Die Kamera ist so an die Lichtzeichenanlage anzuschließen, daß Fahrzeuge bei der ersten Aufnahme noch vor der betreffenden Lichtzeichenanlage und bei der zweiten Aufnahme zugunsten des Betroffenen frühestens eine Sekunde nach Beginn der Rotphase abgebildet sind. Mit dem Ende der Rotphase muß die Anlage automatisch abschalten.
- 3.2 Vor der ersten Inbetriebnahme, vor der Inbetriebnahme an einem anderen Standort und nach jedem Filmwechsel ist die Anlage nach den Richtlinien des Geräteherstellers auf ihre Funktionsfähigkeit zu überprüfen.
- 3.3 Für jede Anlage ist ein Standortprotokoll nach beigefügtem Muster zu führen.
- 3.4 Filme sind spätestens nach drei Tagen auszuwechseln. Danach ist die Anhörung der Betroffenen unverzüglich zu veranlassen.
- 3.5 Eine Verfolgung ist nur dann einzuleiten, wenn die Lichtbildaufnahmen zweifelsfrei bestätigen, daß während der Rotphase in den Knotenbereich hinter der Lichtzeichenanlage eingefahren wurde.

Standortprotokoll für automatische Rotlichtüberwachung

Standort:

Aufnahmerichtung:

Vorbereitet für Überwachungskamera (Typ):

LZA (Hersteller):

Dauer der Gelbphase: **Sek.**

Phasendauer gleichbleibend – wechselnd*)

Zulässige Höchstgeschwindigkeit: km/h

Besonderheiten des Standorts:

Anschluß der Anlage:

erste Aufnahme:

zweite Aufnahme: frühestens 1 Sek. nach Beginn der Rotphase

Abstand zwischen Haltlinie und Signallinie:

(Ort, Datum)

(Unterschrift)

Überprüfung von Fahrzeugen

1 Kontrolle des technischen Zustandes

- 1.1 Bei der Überwachung der Fahrzeuge hat die Polizei insbesondere solche technischen Mängel festzustellen und beseitigen zu lassen, durch die die Verkehrssicherheit beeinträchtigt werden kann (z. B. Bremsen, Bereifung, Beleuchtung, Lenkung). Da eine eingehende Überprüfung der Kraftfahrzeuge und Anhänger ohnehin in regelmäßigen Zeitabständen zu erfolgen hat (§ 29 StVZO), kann sich eine Überwachung in der Regel auf offenkundige und häufig auftretende Mängel beschränken. Vorhandene Prüf- und Meßgeräte sind zu benutzen.
- 1.2 Festgestellte Mängel sind nach Möglichkeit sofort beheben zu lassen. Dies gilt auch für offenkundige Fahrzeugmängel, die durch Verkehrsunfälle entstanden sind. Sind Mängel, die die Verkehrssicherheit wesentlich beeinträchtigen, nicht sofort zu beheben, so ist dafür zu sorgen, daß das Fahrzeug mit der gebotenen Sorgfalt auf dem kürzesten Wege aus dem Verkehr gebracht wird. Bei anderen Mängeln ist darauf hinzuwirken, daß der vorschriftswidrige Zustand unverzüglich beseitigt wird.
- 1.3 Über Mängel, die nicht sofort behoben werden können, ist eine Mängelkarte im Durchschreibeverfahren mit Kugelschreiber auszustellen. Die Postkartenerstschrift soll dem Fahrzeugführer nach Möglichkeit ausgehändigt werden. Die Durchschrift ist unmittelbar der zuständigen Straßenverkehrsbehörde zuzuleiten.
- 1.4 Durch Ankreuzen auf der Mängelkarte ist der Straßenverkehrsbehörde und dem Betroffenen vorzuschlagen, in welcher Weise die Mängelbeseitigung überprüft und bescheinigt werden soll. Bei ungültiger Prüfplakette (§ 29 StVZO), erloschener Betriebserlaubnis (§ 19 Abs. 2 StVZO) oder erheblichen Fahrzeugmängeln ist eine Überprüfung des Fahrzeugs durch einen amtlich anerkannten Sachverständigen oder Prüfer für den Kraftfahrzeugverkehr anzuregen. In allen anderen Fällen wird es genügen, wenn die Mängelbeseitigung durch eine von einem Ingenieur oder Meister geleitete Kraftfahrzeug-, Elektro-, Vulkaniseur- bzw. Landmaschinenwerkstatt oder durch eine Polizeidienststelle bestätigt wird. Die Bestätigung durch eine Polizeidienststelle soll nur dann erfolgen, wenn die Mängelbeseitigung durch einfache Inaugenscheinnahme ohne technische Hilfsmittel feststellbar ist.
- 1.5 Dem Fahrzeugführer ist zu empfehlen, die Bescheinigung über die Beseitigung der Mängel der zuständigen Straßenverkehrsbehörde innerhalb von 7 Tagen zuzuleiten, um weitere Maßnahmen der Straßenverkehrsbehörde (Vorführung, Stillegung) auszuschließen. Steht zu erwarten, daß der Fahrzeugführer dieser Empfehlung wegen der bei einem Verkehrsunfall erlittenen Verletzungen oder aus anderen Gründen nicht nachkommen kann, so ist auf die Angabe einer bestimmten Frist zu verzichten. In diesem Fall ist auf der Mängelkarte die Zeitangabe zu streichen.

2 Überprüfung zulässiger Gewichte und Lasten

- 2.1 Wiegekontrollen sollten insbesondere zu Zeiten durchgeführt werden, in denen die zulässigen Gewichte häufig nicht nur geringfügig überschritten werden. Solche Kontrollen sind auch zu Ostern, zu Pfingsten und während der Hauptreisezeit vorzunehmen. Hierbei sind Fahrzeuge des gewöhnlichen Personen- und Güterverkehrs sowie Pkw (mit Anhänger) einzubeziehen.
- 2.2 Wiegescheine oder andere Nachweise, aus denen sich das tatsächliche Gesamtgewicht des Fahrzeugs ergibt oder dessen Angaben zusammen mit den Angaben im Fahrzeugschein die Berechnung des tatsächlichen Gesamtgewichtes zuläßt, sind grundsätzlich anzuerkennen. Liegen solche Nachweise nicht vor oder bestehen begründete Zweifel an der Richtigkeit der Angaben, kann die Einhaltung der für das Fahrzeug zugelassenen Achslasten bzw. des Gesamtgewichtes auf einem geeichten Achslastmesser oder einer geeichten Waage überprüft werden.
- 2.3 Fahrzeuge sind möglichst auf polizeieigenen oder öffentlichen Waagen zu wiegen. Private Inhaber von Waagen sollen nur in Anspruch genommen werden, wenn sie hierzu bereit sind. Im übrigen ist § 34 Abs. 5 StVZO zu beachten.

2.4 Wird eine Überschreitung des zulässigen Gesamtgewichts bzw. der Achs- oder Anhängelasten bis zu 5% festgestellt, ist die Weiterfahrt zu gestatten. Beträgt die Überschreitung mehr als 5% und kann sie an Ort und Stelle nicht beseitigt werden, so ist neben den Maßnahmen zur Ahndung des Verstoßes wie folgt zu verfahren:

- Bei einer Überschreitung um mehr als 5% ist die Weiterfahrt dann zu unterbinden, wenn bekannt ist, daß der Fahrer oder Halter (Unternehmer) wegen des gleichen Verstoßes wiederholt in Erscheinung getreten ist.
- Bei einer Überschreitung um mehr als 10% ist die Weiterfahrt in der Regel zu untersagen.

3 Internationale Kraftfahrzeug-Beleuchtungsaktion

3.1 Jährlich findet eine Kraftfahrzeug-Beleuchtungsaktion statt. Dabei werden die Kraftfahrer aufgefordert, die Beleuchtungsanlagen ihrer Fahrzeuge überprüfen zu lassen. Dies erfolgt durch Kraftfahrzeugbetriebe oder -organisationen unentgeltlich. Fahrzeuge mit fehlerfreier Beleuchtungsanlage erhalten einen Aufkleber an der Windschutzscheibe.

3.2 Die Polizeibehörden unterstützen diese Aktion, ggf. gemeinsam mit anderen Organisationen, durch öffentlichkeitswirksame Veranstaltungen (z. B. Aufrufe, Hinweise auf polizeiliche Kontrollen und deren Ergebnisse, Diskussionsveranstaltungen verkehrsaufklärender Art). Auf solche Veranstaltungen ist frühzeitig hinzuweisen.

3.3 Daneben sind schwerpunktmaßig Beleuchtungskontrollen, insbesondere bei Dunkelheit, ggf. auch auf Prüfgassen des TÜV, während der von mir jährlich festgelegten Zeiten durchzuführen. An der Grenze zu benachbarten Polizeibezirken ist nur der einfahrende Verkehr zu kontrollieren. Von einer Kontrolle sind Kraftfahrzeuge mit Aufkleber auszunehmen, sofern nicht Mängel offensichtlich sind. Werden Mängel nur mit Hilfe eines Scheinwerfereinstellprüfgerätes festgestellt, so sind lediglich Mängelkarten auszustellen.

Einsatz von Schallpegelmeßgeräten

1 Meßverfahren

1.1 Messungen mit Schallpegelmeßgeräten sind bei Verkehrskontrollen nach den „Richtlinien für die Messung des Standgeräusches von Kraftfahrzeugen im Nahfeld im Rahmen der obligatorischen Überwachung nach § 29 und der Anlage VIII StVZO“ vom 16. 12. 1975 (VkB1. 1976, 27) durchzuführen. Bis auf weiteres sind Fahrzeuge mit Dieselmotoren auszunehmen.

Die Meßergebnisse stehen in keinem direkten Zusammenhang mit dem Fahrgeräusch, so daß in dieser Hinsicht keine unmittelbaren Rückschlüsse möglich sind. Messungen von Fahrgeräuschen sind deshalb nicht vorzunehmen.

1.2 Als Meßorte sind feste, unbewachsene, möglichst ebene Flächen auszuwählen, die frei von schallabsorbierendem Belag sind. Im Umkreis von wenigstens 2 m um das Mikrofon dürfen keine akustisch störenden Gegenstände vorhanden sein. Wartende Kraftfahrzeuge sind in ausreichender Entfernung zu halten; deren Motoren sind abstellen zu lassen.

1.3 Störgeräuschpegel und Windeinfluß sind bei der Messung des ersten Fahrzeugs zu ermitteln. Weichen Meßergebnisse sehr stark vom zulässigen Wert ab oder besteht die Vermutung, daß sich der Schallpegel für Fremdgeräusche verändert hat, sind die Messungen des Fremdschallpegels auch während des Einsatzes zu wiederholen. Liegt der Gesamtschallpegel (Geräuschentwicklung des Fahrzeugs plus Fremdgeräusche) um weniger als 10 dB über dem Fremdschallpegel, so ist von Messungen abzusehen, sofern der Fremdschallpegel nicht durch geeignete Maßnahmen verringert werden kann.

Von der Messung des Standgeräusches ist auch abzusehen, wenn feststeht oder glaubhaft gemacht werden kann, daß

- die Gesamtkilometerleistung des Fahrzeugs oder des Motors nicht mehr als 1000 km, bei motorisierten Zweirädern nicht mehr als 500 km beträgt, oder
- das Kraftfahrzeug vor nicht mehr als 6 Monaten erstmals in den Verkehr kam und keine Anhaltspunkte für eine Überschreitung des zulässigen Standgeräusches vorliegen.

1.4 Bei jedem Fahrzeug sind drei Einzelmessungen vorzunehmen. Die Ergebnisse sind in einer Liste nach beigefügtem Muster zu erfassen. Als Meßergebnis gilt der auf ganze dB (A) abgerundete arithmetische Mittelwert der Einzelwerte. Wegen der Toleranzen der Meßgeräte, der Störeinflüsse bei der Messung und den Meßwertstreuungen bei Fahrzeugen gleichen Typs sind von dem gerundeten Mittelwert 5 dB zugunsten des Betroffenen abzuziehen.

Liegt dieser Wert („Mindestwert“) des ermittelten Standgeräusches über dem im Fahrzeugschein oder der Betriebserlaubnis eingetragenen Typprüfwert für Nahfeldmessung, so ist eine Überschreitung des zulässigen Standgeräusches gem. § 49 StVZO gegeben. Ist der Nahfeldmeßwert in den Fahrzeugpapieren noch nicht enthalten, so sind dem eingetragenen Wert für Standgeräusche bei motorisierten Zweirädern 21 dB, bei anderen Kraftfahrzeugen 17 dB zuzuschlagen. Liegt der damit ermittelte Wert unter dem gem. Abs. 1 an Ort und Stelle ermittelten Wert, so ist auch in diesem Fall eine Überschreitung des zulässigen Standgeräusches gem. § 49 StVZO gegeben.

Im Falle einer Überschreitung des zulässigen Standgeräusches ist für dieses Fahrzeug ein Protokoll über die Nahfeldmessung des Standgeräusches eines Kraftfahrzeugs nach beigefügtem Muster zu erstellen. Die Führung der Liste gemäß Abs. 1 bleibt davon unberührt.

Das Ergebnis der Messung ist dem Fahrzeugführer auf einer Kontrollbescheinigung, bei Überschreitung des zulässigen Standgeräusches auf einer Mängelkarte mitzuteilen. Auf den Mängelkarten ist eine Überprüfung des Fahrzeugs durch einen amtlich anerkannten Sachverständigen oder Prüfer für den Kraftfahrzeugverkehr anzuregen.

2 Verfolgung von Verstößen

- 2.1 Ist das zulässige Standgeräusch um nicht mehr als 2 dB überschritten, so ist der Fahrzeugführer wegen eines unbedeutenden Verstoßes in der Regel ohne Verwarnungsgeld zu verwarnen.
- 2.2 Ist das zulässige Standgeräusch um mehr als 2 dB, aber nicht mehr als 5 dB überschritten, so ist der Fahrzeugführer wegen einer geringfügigen Ordnungswidrigkeit zu verwarnen und in der Regel ein Verwarnungsgeld von 40,— DM zu erheben.
- 2.3 Ist das zulässige Standgeräusch um mehr als 5 dB überschritten, so ist wegen eines erheblichen Verstoßes in der Regel eine Ordnungswidrigkeiten-Anzeige zu erstatten. Die Verkehrsordnungswidrigkeit ist dann wie folgt zu beschreiben:
„Übermäßige Geräuschentwicklung:
Zulässiges Standgeräusch von dB (A)
um dB überschritten.
Ablichtung des Meßprotokolls ist beigelegt.“
Unter „Bemerkungen / Tatfolge“ ist in der Anzeige anzugeben:
„Messung mit Schallpegelmesser“
Als Bußgeld sind in der Regel vorzuschlagen:
– bei einer Überschreitung des zulässigen Standgeräusches um 6 dB = 60,— DM
– bei größerer Überschreitung ist der Bußgeldvorschlag je 1 dB um 10,— DM zu erhöhen
- 2.4 Werden bei einer Überprüfung technische Eingriffe festgestellt, die das Erlöschen der Betriebserlaubnis zur Folge haben, so sind entsprechende Maßnahmen einzuleiten.

Zu Anlage 5 (Nr. 1.4)

Dienststelle

Meßliste

MeBorti

Datum:

Einsatzbeginn:

Einsatzende:

Megetyap (Name):

Meßtrupp (Namen): **Giannuccio Knoffohmeyer**, davon haerestandat,

Schallpegel für Fremdgeräusche:

Anzeigen:
Verwarnungen:

Verwarnungen:

1) **M = Mängelkarte** **V = Verwarnung mit Verwarnungsgeld** **A = Anzeige**

Zu Anlage 5
(Nr. 1.4)

Behörde

Protokoll über die Nahfeldmessung

1 Tag und Uhrzeit der Messung:

Meßort

2 Verwendetes Schallpegelmeßgerät:

geeicht am/durch

3 Gemessenes Kraftfahrzeug

Fahrzeugart	Kennzeichen	
Marke	Typ	
Motor (Otto/Diesel) ¹⁾		
Zulässiges Standgeräusch/zulässiger Nahfeldmeßwert ¹⁾		dB (A)
Höchstdrehzahl	U/min	

4 Meßergebnisse

1. Messung 2. Messung 3. Messung

4.1 Nullwert

Geräteanzeige	+	+	+	
Meßwert	=	=	=	
arithmetischer Mittelwert auf ganze dB (A) abgerundet			=	dB (A)
abzüglich Geräte-/Störungstoleranz			-	5 dB
Mindestwert des ermittelten Standgeräusches			=	dB (A)

4.2 zulässiger Nahfeldmeßwert²⁾ gem. Fahrzeugschein

Mindestwert des ermittelten Standgeräusches überschreitet den zulässigen Nahfeldmeßwert um			dB
--	--	--	----

4.3 zulässiger Wert für Standgeräusche²⁾ gem. Fahrzeugschein

hinzugefügter Toleranzwert zum Vergleich mit der Nahfeldmessung (bei motorisierten Zweirädern 21 dB, bei anderen Kraftfahrzeugen 17 dB)	+		dB
zulässiger Vergleichswert für Nahfeldmessung	=		dB (A)
Mindestwert des ermittelten Standgeräusches überschreitet den zulässigen Vergleichswert für Nahfeldmessung um			dB

4.4 Die Messung erfolgte unter Beachtung

- der Richtlinien für die Messung des Standgeräusches von Kraftfahrzeugen im Nahfeld im Rahmen der obligatorischen Überwachung nach § 29 und der Anlage VIII StVZO vom 16. 12. 1975 (VkB. 1976, 27)
- des Zulassungsscheins der Physikalisch-Technischen Bundesanstalt sowie der Bedienungsanweisung des Geräteherstellers,
- der Richtlinien des Innenministers für den Einsatz von Schallpegelmeßgeräten

5 Fahrzeugführer

Vorname	Familienname
	Geburtsname
Wohnort	Straße
Geburtstag	Geburtsort
Kreis/Land	
Führerschein Kl.	ausgestellt am
durch	erweitert

6 Fahrzeughalter³⁾

Vorname	Familienname
Wohnort	Straße

7 Einlassung des Betroffenen**8 Maßnahmen⁴⁾**

	Fahrzeugführer	Halter
Verwarnung ohne Verwarnungsgeld	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Verwarnung mit Verwarnungsgeld	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Ordnungswidrigkeiten-Anzeige	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Mängelkarte	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

9 Bemerkungen

Unterschrift
des Polizeivollzugsbeamten,
der die Personalien festgestellt
und den Betroffenen angehört hat

Unterschrift
des Polizeivollzugsbeamten,
der die Messungen
vorgenommen hat

¹⁾ Nichtzutreffendes streichen

²⁾ Nur Zutreffendes ausfüllen

³⁾ ausfüllen, soweit Maßnahmen beabsichtigt

⁴⁾ Zutreffendes ankreuzen

Meldedienst

1 Maßnahmen zur Bekämpfung von Hauptunfallursachen

- 1.1 Maßnahmen gegen Hauptunfallursachen sind von den Schutzbereichen/Polizeistationen/Polizeiautobahnstationen ab 1. 1. 1982 monatlich gemäß beigefügtem neuen Vordruck Taet 1 zu erheben. Die Formblätter sind den zuständigen Datenstationen zur termingerechten Erfassung in der polizeispezifischen Verkehrsunfalldatei zuzuleiten. Maßnahmen von anderen Dienststellen (z. B. Verkehrsdiensste, Einsatzhundertschaften, Schwerpunkt- und technische Überwachungsgruppen) sind von diesen ebenfalls gemäß Vordruck zu erheben, von der örtlich zuständigen Kreispolizeibehörde bzw. der Verkehrsüberwachungsbereitschaft zusammenzufassen und mit der Behördenkennziffer über die zuständige Datenstation in die polizeispezifische Verkehrsunfalldatei einzugeben.
- 1.2 Jede Maßnahme ist nur einmal zu erheben. Bei mehreren Verkehrsverstößen ist nur die wegen des Hauptverstoßes getroffene Maßnahme einzutragen. Bei den Schlüsselfeldern 51 und 52 müssen Verkehrsverstöße gleichzeitig mit einer Gefährdung oder Behinderung anderer verbunden sein.
- 1.3 Unter der Position 90 sind zahlenmäßig alle Verkehrsunfälle zu erheben, die der Polizei bekannt, aber nicht in der Verkehrsunfalldatei für polizeispezifische Zwecke gespeichert werden.
- 1.4 Die monatlichen Erfassungstermine bestimmt das Landeskriminalamt. Hauptunfallursachen und dagegen gerichtete verkehrspolizeiliche Maßnahmen werden vom Landeskriminalamt monatlich und kumulierend sowie vergleichend mit dem Zeitraum des Vorjahres für die einzelnen Kreispolizeibehörden bzw. Verkehrsüberwachungsbereitschaften für zusammengefaßte Bereiche sowie für das Land Nordrhein-Westfalen bekanntgegeben.
- 1.5 Bis einschließlich Dezember 1981 wird Taet 1 auf den alten Vordrucken gem. RdErl. vom 15. 6. 1977 (n. v.) – IV C 5/D 4 – 6202/1450 – erhoben und entsprechend in der Verkehrsunfalldatei gespeichert.

2 Maßnahmen bei bestimmten Schwerpunkteinsätzen oder Verkehrskontrollen

- 2.1 Die Ergebnisse folgender Einsätze sind zu erheben:
 - 01 örtliche Schwerpunkteinsätze mit mindestens 20 Beamten zur Bekämpfung der Teilnahme am Straßenverkehr unter Einwirkung von Alkohol oder anderer berausgender Mittel gemäß 3.3.2 des Runderlasses
 - 02 landesweite Kontrollen zur Bekämpfung der Teilnahme am Straßenverkehr unter Einfluß von Alkohol oder anderer berausgender Mittel gemäß Nr. 3.3.2 des Runderlasses
 - 03 landesweite Überprüfung des Schülerspezialverkehrs
 - 04 landesweite Überprüfung von Fahrzeugen mit gefährlichen Gütern
 - 05 gezielte Einsätze zur Bekämpfung der Hauptunfallursachen im Ferienreiseverkehr
 - 06 Kontrollen im Rahmen der Internationalen Kraftfahrzeug-Beleuchtungsaktion gemäß Nr. 3.3 der Anlage 4 des Runderlasses

- 2.2 Für die Erhebung ist der beigefügte Vordruck Taet 2 zu benutzen. Meldepflichtig sind die Kreispolizeibehörden bzw. die Verkehrsüberwachungsbereitschaften. Die Formblätter sind an die zuständigen Datenstationen zur termingerechten Erfassung in der Verkehrsunfalldatei zu leiten.

Erfassungstermine:

Einsatzart 01: bis spätestens 09.00 Uhr des folgenden Werktags

Einsatzart 02: – zum Jahreswechsel bis 1. 1., 09.00 Uhr
– zur Karnevalszeit täglich bis 09.00 Uhr für vorausgegangene Einsätze

Einsatzart 03 und folgende: zu den von mir im Einzelfall bestimmten Terminen

Täglich darf nur eine Meldung ein und desselben Anlasses erstattet werden. Werden an einem Tage mehrere Einsätze eines Anlasses durchgeführt, sind die Ergebnisse in einer Tagesmeldung zusammenzufassen. Änderungsmeldungen sind nicht möglich. Daher sind Erhebung und Erfassung der Daten sorgfältig durchzuführen.

2.3 Auf dem Vordruck sind Behördenkennziffer, Einsatzanlaß gemäß Nr. 2.1 und das Datum sorgfältig zu bezeichnen. Für die Inhalte der Schlüsselfelder gilt folgendes:

Einsatz 01

- 01 Anzahl der eingesetzten Beamten
- 02 Anzahl der überprüften Kraftfahrzeuge
- 03 Anzahl der durchgeführten Alcotests
- 04 Anzahl der veranlaßten Blutproben (je Kraftfahrer nur eine erfassen)
- 05 Anzahl der Festnahmen

Einsatz 02

- 01 Anzahl der überwiegend zum genannten Zweck eingesetzten Beamten
- 02 Zahl der überprüften Fahrzeugführer
 - davon
- 03 bei Schwerpunkteinsätzen
- 04 bei sonstigen Anlässen
- 05 Anzahl der durchgeführten Alcotests
 - davon
- 06 bei Schwerpunkteinsätzen
- 07 bei sonstigen Anlässen
- 08 Anzahl der veranlaßten Blutproben
 - davon
- 09 bei Schwerpunkteinsätzen
- 10 bei sonstigen Anlässen

Für die Einsätze 03 bis 06 und gegebenenfalls weitere Einsätze werden die Meldeinhalte nach Vordruck Taet 2 jeweils durch Einzelerlaß bestimmt.

- 2.4 Ergebnisse von Einsätzen des Anlasses 01 werden jährlich kumulierend ausgewiesen. Bei Einsätzen des Anlasses 02 wird im jeweiligen Zeitraum (Jahreswechsel/Karneval) kumuliert. Bei Einsätzen der Arten 03 und folgende wird nur das Ergebnis des jeweiligen Einsatzes ausgedruckt.
- 2.5 Diese Regelung tritt erst in Kraft, wenn die datentechnischen Voraussetzungen geschaffen sind. Bis auf weiteres sind Meldungen in der bisher üblichen Form zu erstatten.

3 Maßnahmen zur Verkehrsaufklärung

- 3.1 Diese Maßnahmen sind von den Kreispolizeibehörden laufend ab 1. 1. 1981 gemäß beigefügtem neuen Vordruck Taet 3 zu erheben. Die Formblätter sind quartalsweise abzuschließen und bis zu dem vom Landeskriminalamt bestimmten Termin an die Datenstationen zur Einspeicherung weiterzuleiten.
- 3.2 Dauern Veranstaltungen mit der gleichen Personengruppe mehrere Tage, ist die Anzahl der Teilnehmer nur einmal zu erheben. Auch Zweiräder, die bei der Radfahrausbildung oder -prüfung überprüft werden, sind in Zeile 14 zu erfassen. Werden Verkehrspuppenbühnen außerhalb des eigenen Kreispolizeibezirks eingesetzt, ist die Zahl der Teilnehmer von der örtlich zuständigen Kreispolizeibehörde zu melden. Das gilt auch für den Einsatz der Verkehrspuppenbühne des Regierungspräsidenten Münster.
- 3.3 Die Teilnehmerzahlen sind vom Landeskriminalamt quartalsweise aufzulisten, während des laufenden Jahres auch kumuliert. Die Listen sind den Kreispolizeibehörden, Regierungspräsidenten und dem Innenminister zuzuleiten.

4 Maßnahmen zur Beseitigung von Unfallbrennpunkten

Die Polizeibehörden haben während eines Kalenderjahres laufend zu erheben:

Anzahl der Unfallbrennpunkte/-strecken, bei denen

21 eine Voruntersuchung durch die Polizei durchgeführt wurde

22 die Polizei „Meldungen über Unfallstellen“ an die Straßenverkehrs- und Straßenbaubehörden erstattet hat

31 eine „nähere Untersuchung“ durchgeführt wurde

32 Verbesserungsmaßnahmen für notwendig gehalten wurden

41 Verbesserungsmaßnahmen noch im laufenden Jahr getroffen wurden

42 Verbesserungsmaßnahmen zu einer Beseitigung oder Entschärfung der Gefahrenstelle geführt haben

51 die dreifache Unfallhäufigkeit Meldungen an den zuständigen Regierungspräsidenten erforderlichen

Die Ergebnisse für ein Kalenderjahr sind mit der TU-Meldung am 3. Januar des folgenden Jahres, erstmals zum 3. 1. 1982, im Abschnitt „Sonderauswertung“ anzugeben. Neben der Möglichkeit einer Direktauskunft über das Datennetz stellt das Landeskriminalamt den Regierungspräsidenten und dem Innenminister Ergebnislisten zur Verfügung.

5 Im übrigen sind die Hinweise des Landeskriminalamtes zur Direkterfassung für die polizeispezifische Verkehrsunfalldatei zu beachten.

6 Ansonsten dürfen Maßnahmen auf örtlicher Ebene nur aus besonderem Anlaß zeitlich begrenzt erfaßt werden. Die Erfassung von Maßnahmen für einzelne Beamte ist unzulässig.

Zu Anlage 6
(Nr. 1.1)

(Dienststelle)

(Ort, Datum)

An die
DatenstationBetr.: Maßnahmen zur Bekämpfung von Hauptunfallursachen (HUU)Ich bitte, die nachstehenden Daten termingerecht einzugeben und diesen
Vordruck einschließlich Quittungsbeleg weiterzuleiten.

(Unterschrift)

TAB1 Maßnahmen zur Bekämpfung von HUU				TAB1 Maßnahmen zur Bekämpfung von HUU			
BKZ:	Monat/Jahr:	EDV-Nr.:	(TAET 1)	Verwarnungen mit Verwarnungsgeld	Ordnungswidrigkeiten-anzeigen	Strafanzeigen	Summe
10:	Alkoholeinfluß beim Fahrzeugführer (81)						
11:	Einfluß anderer berausgender Mittel beim Fahrzeugführer (02)						
22:	Nichtangepaßte Geschwindigkeit in anderen Fällen (13)						
40:	Überholen (16-23)						
51:	Verfahrt (27, 28, 30, 32, 33)						
53:	Nichtbeachten der Verkehrsregelung (Polizeibeamte, Lichtzeichen) durch Fahrzeugführer (31)						
61:	Fehler beim Abbiegen oder Einfahren (35,37)						
70:	Falsches Verhalten gegenüber Fußgängern (38-42)						
82:	Nichtbeachten der Verkehrsregelung (Polizeibeamte, Lichtzeichen) durch Fußgänger (60)						
21:	Überschreiten der zulässigen Höchstgeschwindigkeit (12)						
30:	Abstand (14, 15)						
41:	Überholen im Überholverbot						
52:	Nichtbeachten der Vorfahrt des durchgehenden Verkehrs auf BAB oder KFZ-Straßen (29)						
54:	Unzulässiges Halten oder Parken mit Sichtbehinderung an Knoten						
62:	Fehler beim Wenden oder Rückwärtsfahren (36)						
81:	Falsches Verhalten der Fußgänger beim Überschreiten der Fahrbahn (61-65)						
90:	Begegnungsfälle ohne Alkohol oder Flucht (auch ohne Verwarnungsgeld)						

Die Daten wurden am _____ erfaßt. Der Quittungsbeleg ist beigefügt.

Weiter an: SIIa/WÜ _____

(Ort, Datum)

(Unterschrift)

Zu Anlage 6
(Nr. 2.2)

(Dienststelle)

An die
Datenstation

(Ort, Datum)

Betr.: Maßnahmen bei bestimmten Schwerpunkteinsätzen oder Verkehrskontrollen

Ich bitte, die nachstehenden Daten termingerecht einzugeben und diesen
Vordruck einschließlich Quittungsbeleg weiterzuleiten.

(Unterschrift)

MASSNAHMEN BEI BESTIMMTEN SCHWERPUNKTEINSÄTZEN ODER VERKEHRSKONTROLLEN

TA02

(TAET 2)

BKZ: DATUM: EDV-NR.:

(SEITE 1)

- | | | | |
|---------------------------------|---|----|----------------------|
| 01 ÖRTLICHER EINSATZ ALKOHOL | 04 GEFÄHRLICHE GÜTER | 07 | <input type="text"/> |
| 02 LANDESWEITER EINSATZ ALKOHOL | 05 FERIENREISEVERKEHR | 08 | <input type="text"/> |
| 03 SCHÜLERSPEZIALVERKEHR | 06 INTERNATIONALE
BELEUCHTUNGSAKTION | 09 | <input type="text"/> |

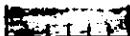
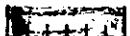
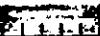
Anlaß:

01: <input type="text"/>	02: <input type="text"/>	03: <input type="text"/>	04: <input type="text"/>
05: <input type="text"/>	06: <input type="text"/>	07: <input type="text"/>	08: <input type="text"/>
09: <input type="text"/>	10: <input type="text"/>	11: <input type="text"/>	12: <input type="text"/>
13: <input type="text"/>	14: <input type="text"/>	15: <input type="text"/>	16: <input type="text"/>
17: <input type="text"/>	18: <input type="text"/>	19: <input type="text"/>	20: <input type="text"/>
21: <input type="text"/>	22: <input type="text"/>	23: <input type="text"/>	24: <input type="text"/>
25: <input type="text"/>	26: <input type="text"/>	27: <input type="text"/>	S1: <input type="text"/>

MASSNAHMEN BEI BESTIMMten SCHWERPUNKTEINSÄTzen ODER VERKEHRSKONTROLLEN

TA02

(TAET 2)

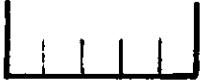
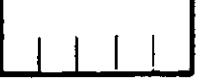
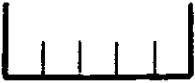
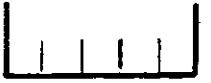
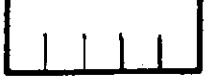
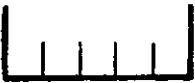
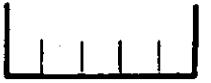
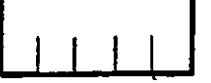
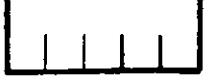
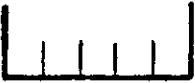
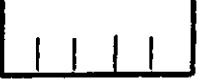
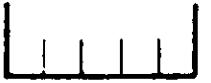
BKZ: DATUM: EDV-NR.: 

(SEITE 2)

Anlaß:



(Seite 2 nur bei Anlaß 03,04 u. 09 möglich)

29: 	30: 	31: 	32: 
33: 	34: 	35: 	36: 
37: 	38: 	39: 	40: 
41: 	42: 	43: 	44: 
45: 	46: 	47: 	48: 
49: 	50: 	51: 	52: 
53: 	54: 	55: 	56: 

Die Daten wurden am _____ erfaßt. Der Quittungsbeleg ist beigefügt.

Weiter an: S III a/VÜB _____

(Ort, Datum)

(Unterschrift)

(Dienststelle)

(Ort, Datum)

An die
Datenstation

Betr.: Maßnahmen zur Verkehrsaufklärung

Ich bitte, die nachstehenden Daten unverzüglich einzugeben und diesen Vordruck mit Quittung zurückzusenden.

(Unterschrift)

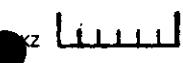
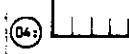
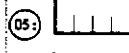
TAØ 3

Maßnahmen zur Verkehrsaufklärung

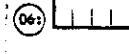
(TAET 3)

Quartal/Jahr

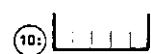
EDV-Nr.

Einsatz von Verkehrs-
puppenbühnender Ausbildung von Schülerlotsen und
Verkehrshelfernpraktischen Unterweisungen
im 1. Schuljahr oder vor
Beginn des Schuljahrespraktischen Übungen in der
Jugendverkehrsschule und/oder
in der Verkehrswirklichkeit
im 4. Schuljahr

Radfahrprüfungen



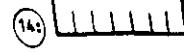
Vorträgen in Schulen

der fahrpraktischen Aus-
bildung bei Mofa-Kursen
an SchulenGesamtsumme 01–07
(Kinder und Jugendliche)Veranstaltungen in Betrieben,
Vereinen, Behörden, Streit-
kräften, Verbänden und KirchenOmnibusfahrten und Gruppen-
gespräche mit Senioren

Verkehrsausstellungen

sonstigen öffentlichen
Veranstaltungen

Gesamtsumme 09–12 (Erwachsene)



Überprüfung von Zweirädern

Die Daten wurden am

erfaßt. Der Quittungsbeleg ist beigefügt.

Zurück an S III a

(Ort, Datum)

(Unterschrift)

Einzelpreis dieser Nummer 9,50 DM

Bestellungen, Anfragen usw. sind an den August Bagel Verlag zu richten. Anschrift und Telefonnummer wie folgt für

Aboonementsbestellungen: Am Wehrhahn 100, Tel. (0211) 360301 (8.00-12.30 Uhr), 4000 Düsseldorf 1

Bezugspreis halbjährlich 70,80 DM (Kalenderhalbjahr). Jahresbezug 141,60 DM (Kalenderjahr), zahlbar im voraus. Abbestellungen für Kalenderhalbjahresbezug müssen bis zum 30. 4. bzw. 31. 10., für Kalenderjahresbezug bis zum 31. 10. eines jeden Jahres beim Verlag vorliegen.

Die genannten Preise enthalten 6,5% Mehrwertsteuer

Einzelbestellungen: Grafenberger Allee 100, Tel. (0211) 6888293/294, 4000 Düsseldorf 1

Einzellieferungen gegen Voreinsendung des vorgenannten Betrages zuzügl. Versandkosten (je nach Gewicht des Blattes), mindestens jedoch DM 0,80 auf das Postscheckkonto Köln 8516-507. (Der Verlag bittet, keine Postwertzeichen einzusenden.) Es wird dringend empfohlen, Nachbestellungen des Ministerialblattes für das Land Nordrhein-Westfalen möglichst innerhalb eines Vierteljahres nach Erscheinen der jeweiligen Nummer beim Verlag vorzunehmen, um späteren Lieferschwierigkeiten vorzubeugen. Wenn nicht innerhalb von vier Wochen eine Lieferung erfolgt, gilt die Nummer als vergriffen. Eine besondere Benachrichtigung ergeht nicht.

**Herausgegeben von der Landesregierung Nordrhein-Westfalen, Haroldstraße 5, 4000 Düsseldorf 1
Verlag und Vertrieb: August Bagel Verlag, Düsseldorf, Am Wehrhahn 100**

Druck: A. Bagel, Graphischer Großbetrieb, 4000 Düsseldorf

ISSN 0341-194 X