



MINISTERIALBLATT

FÜR DAS LAND NORDRHEIN-WESTFALEN

49. Jahrgang

Ausgegeben zu Düsseldorf am 28. Juni 1996

Nummer 40

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	22. 5. 1996	RdErl. d. Innenministeriums Verkehrssicherheitsarbeit der Polizei Nordrhein-Westfalen	954

II.

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

Datum		Seite
	Hinweise	
	Inhalt des Gesetz- und Verordnungsblattes für das Land Nordrhein-Westfalen	
	Nr. 20 v. 22. 5. 1996.	962
	Nr. 21 v. 30. 5. 1996	962
	Nr. 22 v. 31. 5. 1996	962

I.

20530

**Verkehrssicherheitsarbeit
der Polizei Nordrhein-Westfalen**

RdErl. d. Innenministeriums
v. 22. 5. 1996 - IV C 4 - 6210

1 Ziel der Verkehrssicherheitsarbeit

Die Verkehrssicherheitsarbeit der Polizei stellt wie die Bekämpfung der Kriminalität einen unverzichtbaren Beitrag zur Inneren Sicherheit dar. Verkehrsunfälle zu reduzieren und Unfallfolgen zu mindern, ist vorrangiges Ziel. Dabei steht die Verhütung schwerer Verkehrsunfälle und damit der Schutz für Leben und Gesundheit sowie für bedeutende Sachwerte im Vordergrund.

Die Verkehrssicherheitsarbeit der Polizei konzentriert sich auf folgende Bereiche:

- Verkehrssicherheitsberatung
(Verkehrserziehung und -aufklärung, Öffentlichkeitsarbeit),
- Verkehrsüberwachung,
- Mitwirkung bei der sicheren und umweltfreundlichen Gestaltung des Verkehrsraums.

2 Verkehrssicherheitsberatung**2.1 Allgemeines**

Verkehrssicherheitsberatung ist vorbeugende Unfallbekämpfung. Sie soll das Bewußtsein der Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer für ihre Verantwortung im Straßenverkehr schärfen, ihnen positive Verhaltensmuster geben und partnerschaftliches Verhalten als vorbildlich herausstellen.

Obwohl Verkehrserziehung und -aufklärung vorwiegend zu den Aufgaben von Eltern, Kindergärten, Schulen, Verkehrsbehörden und Vereinen zählen, ist eine Mitwirkung der Polizei unerlässlich.

Unter Auswertung der Erkenntnisse aus der Unfallentwicklung und der Verkehrsüberwachung hat die Polizei gemeinsam mit anderen Trägern der Verkehrssicherheitsarbeit Programme für die spezifische Ansprache bestimmter Zielgruppen zu erstellen. In Arbeitskreisen für Verkehrssicherheitsfragen, die in der Regel von der Straßenverkehrsbehörde geleitet werden, wirkt die Polizei mit, indem sie ihre Erfahrung einbringt. Des weiteren beteiligt sich die Polizei an Verkehrssicherheitstagen/-wochen, indem sie insbesondere praktische Übungen durchführt.

2.2 Zielgruppen

Die Polizei hat bei der Verkehrssicherheitsberatung (unter Berücksichtigung der Grundsätze des „Arbeitsheftes für Verkehrserziehung und Verkehrsaufklärung“) folgende Zielgruppen besonders zu berücksichtigen:

3- bis 14jährige

Zusammenarbeit mit Erziehungsberechtigten, Kindergärten und Schulen durch

- Vermittlung von Grundinformationen und Übungen als „Erst“-Teilnehmer des Straßenverkehrs im Elementarbereich (Kindergärten),
- aufbauende, systematische Weiterführung in Schulen mit entsprechenden Lerninhalten und Übungen als Fußgänger, als Radfahrer sowie als Schulbusbenutzer;

15- bis 17jährige

Zusammenarbeit mit Schulen durch

- Beteiligung bei der Heranführung an den motorisierten Straßenverkehr,
- Mitwirkung an praktischen Übungen in Mofakursen;

18- bis 24jährige

Zusammenarbeit mit Schulen, Betrieben, Behörden, Vereinen usw. durch verhaltensorientierte Fahranfängerinformationen;

Senioren

Zusammenarbeit mit Behörden, Vereinen usw. durch Darstellung von Unfallgefahren einschließlich der Problembehandlung von Gefahrenstellen im unmittelbaren örtlichen Lebensumfeld.

Aufgrund örtlicher Besonderheiten sind ggf. weitere Zielgruppen bei der Verkehrssicherheitsberatung zu berücksichtigen.

2.3 Verkehrssicherheitsberaterinnen und -berater

Für die Ansprache unterschiedlicher Zielgruppen sind in erster Linie besonders beschulte Beamtinnen und Beamte (Verkehrssicherheitsberaterinnen und -berater) einzusetzen.

2.4 Verkehrssicherheitsberatung durch den Bezirksdienst

Der Bezirksdienst wirkt bei der Verkehrssicherheitsberatung in Kindergärten, Schulen, Altenheimen und sonstigen öffentlichen oder privaten Einrichtungen oder zu besonderen Anlässen mit.

2.5 Verkehrssicherheitsarbeit durch die Polizeifortbildungsinstitute

Die Polizeifortbildungsinstitute beobachten die Entwicklung des nationalen und internationalen Verkehrsrechts, insbesondere im Rahmen der Europäischen Union.

Das Polizeifortbildungsinstitut Neuss unterhält eine verkehrspolizeiliche Beratungsstelle für Verkehrserziehung, Verkehrsaufklärung und Öffentlichkeitsarbeit.

Das Polizeifortbildungsinstitut „Carl Severing“ Münster berät die Polizeibehörden in Fragen der Verkehrsüberwachung.

2.6 Öffentlichkeitsarbeit

Zur Verbesserung der Verkehrssicherheit hat die Polizei durch gezielte Öffentlichkeitsarbeit auf aktuelle Straßenverkehrsprobleme und auf besondere Entwicklungen hinzuweisen. Von einer Bekanntgabe der Meßstellen und Einsatzzeiten ist abzusehen, um die allgemeine Präventivwirkung nicht zu beeinträchtigen.

3 Verkehrsüberwachung**3.1 Allgemeines**

Vorrangiges Ziel der Verkehrsüberwachung ist die Verhinderung von Verkehrsunfällen und die Minderung der Unfallfolgen.

Die Verkehrsüberwachung umfaßt alle Maßnahmen der Polizei, die durch

- Kontrolle der Befolgung von Verkehrsverhaltensregeln,
 - Überprüfung des Zustandes von Verkehrsmitteln und
 - Beobachtung des Verkehrsraumes
- zur Verkehrssicherheit beitragen.

Verkehrsüberwachung hat sich an der Unfallentwicklung auszurichten; ihre Wirksamkeit ist regelmäßig zu überprüfen. Die Überwachung ist in erster Linie örtlich und zeitlich auf Unfallhäufungsstellen (-strecken) sowie auf Hauptunfallursachen zu konzentrieren. Zu letzteren zählen:

- Nichtbeachten der Vorfahrt, des Vorranges sowie Fehler beim Abbiegen an Knoten,
- nicht angepasste Geschwindigkeit,
- Teilnahme am Straßenverkehr unter Einfluß von Alkohol, Drogen oder anderen berauschenden Mitteln,

- ungenügender Sicherheitsabstand, insbesondere auf Autobahnen und autobahnähnlich ausgebauten Straßen,
- falsches Verhalten von und gegenüber Fußgängern sowie Radfahrern,
- Fehler beim Überholen.

3.2 Polizeiliche Präsenz im Verkehrsraum

Erkennbare polizeiliche Präsenz fördert normgerechtes Verkehrsverhalten und steigert die Verkehrssicherheit. Daher sind bei der Verkehrsüberwachung uniformierte Polizeibeamtinnen und -beamte einzusetzen, sofern dies mit der Einsatzzkonzeption vereinbar ist.

3.3 Einschreiten nach Verkehrsverstößen

Unabhängig von der Verfolgung und der im Einzelfall in Betracht kommenden Ahndung ist jede Verkehrsteilnehmerin und jeder Verkehrsteilnehmer nach einem Verstoß anzusprechen und über die mit dem Fehlverhalten verbundene Gefahr aufzuklären. Hierdurch soll das Verständnis für die Beachtung von Verkehrsregeln gefördert werden.

Gegen grob verkehrswidriges Verhalten, z.B. Geschwindigkeitsüberschreitungen (Raser) oder zu dichtes Auffahren (Drängler), ist stets konsequent einzuschreiten.

3.4 Fußgängerinnen und Fußgänger

Fußgängerinnen und Fußgänger, insbesondere Kinder und Senioren, zählen zu den im Straßenverkehr am meisten gefährdeten Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmern. Daher ist ihrem Schutz hohe Bedeutung beizumessen; dies gilt verstärkt auf Wegen zu Kindergärten und Schulen sowie im Bereich von Seniorenheimen.

3.5 Radfahrerinnen und Radfahrer

Radfahrverkehr führt häufig zu Konflikten mit motorisierten Verkehrsteilnehmerinnen/Verkehrsteilnehmern und mit Fußgängerinnen/Fußgängern. Unfallträchtigem Risikoverhalten von und gegenüber Radfahrerinnen und Radfahrern ist daher entgegenzuwirken.

3.6 Gewerblicher Personen- und Güterverkehr

Verkehrsunfälle im Zusammenhang mit dem gewerblichen Personen- und Güterverkehr können besonders folgeschwer sein, so daß hier eine intensive Überwachung geboten ist. Dies gilt insbesondere für die Beachtung der geltenden Höchstgeschwindigkeiten und der Vorschriften nach dem Fahrpersonalrecht sowie der Bestimmungen für den Transport gefährlicher Güter.

3.7 Ruhender Verkehr

Die Polizei hat den ruhenden Verkehr insbesondere dort zu überwachen, wo durch unzulässiges Abstellen von Fahrzeugen auf Fuß- oder Radwegen, an Fußgängerüberwegen sowie auf innerörtlichen Hauptdurchgangsstraßen Gefährdungen oder Behinderungen verursacht werden. Ersuchen von Bürgerinnen und Bürgern, zugestellte Grundstücksein- und -ausfahrten freizumachen, ist im Rahmen der Einsatzbewältigung angemessen nachzukommen.

Die Zuständigkeit der Ordnungsbehörde bleibt unberührt.

3.8 Beweissicherung

Zur beweisssicheren Feststellung von Verkehrsverstößen ist dem Einsatz leicht bedienbarer und flexibel einzusetzender Geräte der Vorzug vor aufwendiger Meßtechnik zu geben. Protokollierungen (z.B. von Geschwindigkeitsmessungen) sind auf das Notwendige zu beschränken.

3.9 Verwendung technischer Einsatzmittel zur Verkehrsüberwachung

Für die Durchführung von Verkehrsüberwachungsmaßnahmen mit technischen Einsatzmitteln gelten die Anlagen 1 bis 4:

Anlage 1 Geschwindigkeitsüberwachung,

Anlage 1

Anlage 2 Überwachung des Sicherheitsabstandes und Geschwindigkeitsüberwachung mit der Videobabstandsmeßanlage (VAMA),

Anlage 2

Anlage 3 Verkehrsüberwachung mit Video-Fahrzeugen,

Anlage 3

Anlage 4 Überprüfung von Fahrzeugführern und Fahrzeugen.

Anlage 4

4 Mitwirkung bei der sicheren und umweltfreundlichen Gestaltung des Verkehrsraums

Die Polizei hat Verkehrsunfälle nach den dafür geltenden Richtlinien auszuwerten und die Straßenverkehrs- bzw. Straßenbaubehörden über Zustände zu unterrichten, die deren Eingreifen erfordern. Der Umfang der polizeilichen Unterrichtung beschränkt sich im wesentlichen auf Mitteilungen und Stellungnahmen. Darüber hinaus informiert die Polizei die zuständigen Behörden über festgestellte Mängel im Verkehrsraum.

An der Gestaltung des Verkehrsraums wird die Polizei als „Träger öffentlicher Belange“ beteiligt.

Zur Gefahrenabwehr trifft die Polizei die unaufschiebbar notwendigen Maßnahmen. Es ist darauf hinzuwirken, daß die Straßenbaubehörde durch entsprechende Vorsorge Umfang und Dauer von polizeilichen Maßnahmen auf ein Mindestmaß reduzieren kann.

Hinweise von Bürgerinnen/Bürgern auf Mängel im Straßenraum sind entgegenzunehmen und an die zuständige Behörde weiterzuleiten.

Die Mitwirkung der Polizei bei der Erkennung und Beseitigung von Unfallhäufungsstellen/-strecken richtet sich nach den dafür geltenden Richtlinien.

5 Meldedienst

Der Meldedienst wird im Zusammenhang mit der Umsetzung des „Neuen Steuerungsmodells“ der Polizei (Controlling/Berichtswesen) geregelt. Bis dahin gelten die Vorschriften der Anlage 7 des RdErl. d. Innenministers v. 12. 2. 1981 (SMBL. NW. 20530) „Bekämpfung von Verkehrsunfällen durch die Polizei“ weiter.

6 Zentrale Beschaffung von Vordrucken

Kontrollbescheinigungen, Mängelkarten, Ausweisbestätigungen sowie die Vordrucke „TAET“ werden zentral beschafft. Der Jahresbedarf ist den Zentralen Polizeitechnischen Diensten zum 1. 1. eines jeden Jahres unmittelbar mitzuteilen. Fehlanzeige ist erforderlich.

7 Einvernehmen mit anderen Ressorts

Dieser Runderlaß ergeht im Einvernehmen mit dem Ministerium für Wirtschaft und Mittelstand, Technologie und Verkehr, dem Ministerium für Arbeit, Gesundheit und Soziales und dem Ministerium für Schule und Weiterbildung.

8 Änderung und Aufhebung von Runderlassen

Mein RdErl. v. 12. 2. 1981 (SMBL. NW. 20530) „Bekämpfung von Verkehrsunfällen durch die Polizei“ wird wie folgt geändert: Die Nummern 1, 2, 3, 5, 6 und 7 mit den dazugehörigen Anlagen werden gestrichen.

Nachstehende Runderlasse werden hiermit aufgehoben oder sind durch Fristablauf außer Kraft getreten:

RdErl. v. 11. 12. 1987 - IV C 5 - 6210 - (n.v.) „Toleranzen bei der Geschwindigkeitsmessung durch Nachfahren mit justiertem Tachometer“,

RdErl. v. 25. 11. 1988 - IV C 5 - 621/6231/6242 - (n.v.)

„Überprüfung zulässiger Gewichte und Lasten bei Kraftfahrzeugen und Anhängern“,

RdErl. v. 28. 11. 1988 - IV C 5 - 621 - (n.v.) „Meldung

örtlicher Schwerpunkteinsätze zur Bekämpfung der Teilnahme am Straßenverkehr unter Alkoholeinfluß“,

RdErl. v. 11. 12. 1989 - IV C 5 - 621/6231/6242 - (n.v.)

„Überwachung des ungenügenden Sicherheitsabstandes durch Fotoanlagen“,

RdErl. v. 7. 10. 1991 – IV C 4 – 621/6231/6242 – (n.v.) „Einsatz der Video-Abstandsmeßanlage (VAMA)“, RdErl. v. 24. 10. 1994 (nur an BR und ZPD) – IV C 4/D 3 6210/8238/1 – „Laser-Geschwindigkeitsmeßgeräte“, FS-Erl. Nr. 90 v. 3. 4. 1995 – IV C 4 – 621/6231/6242 – „Abzug von Toleranzen bei Geschwindigkeitsmessungen in verkehrsberuhigten Bereichen“.

Anlage 1

Geschwindigkeitsüberwachung

1 Allgemeines

- 1.1 Die Geschwindigkeitsüberwachung soll möglichst flächendeckend erfolgen, vorrangig an Unfallhäufungsstellen (-strecken) und in schutzwürdigen Zonen. Zwischen der Polizei und den Ordnungsbehörden sind die Einsatzorte und -zeiten abzusprechen.

- 1.2 Vor einer Geschwindigkeitsmessung ist zu prüfen, ob die dort geltende Geschwindigkeitsbeschränkung notwendig und angemessen ist, ggf. sind bei der Straßenverkehrsbehörde Änderungen zu veranlassen.

- 1.3 Messungen sind grundsätzlich so anzulegen, daß sie vom Beginn und Ende einer Geschwindigkeitsbeschränkung mindestens 200 Meter entfernt sind. Die Entfernung kann unterschritten werden

- am Anfang einer Geschwindigkeitsbeschränkung bis auf 50 Meter, 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 eine Unfallhäufungsstelle handelt und aufgrund der örtlichen Verhältnisse sonst eine Messung nicht möglich wäre.

2 Einsatz von Geschwindigkeitsmeßgeräten

- 2.1 Vor jeder Messung ist zu prüfen, ob die Verkehrszeichen ordnungsgemäß aufgestellt und zweifelsfrei erkennbar sind.

- 2.2 Die in den Bedienungsanleitungen der Hersteller und den Zulassungsscheinen der Physikalisch-Technischen Bundesanstalt genannten Voraussetzungen (z.B. Toleranzwerte) sind zu beachten.

- 2.3 Verkehrsteilnehmer sind nach festgestellten Verstößen grundsätzlich anzuhalten.

2.4 Besondere Regelungen für Meßgeräte

2.4.1 Radar-Geschwindigkeitsmeßgeräte

Mit Radargeschwindigkeitsmeßgeräten kann sowohl der auflaufende als auch der ablaufende Fahrzeugverkehr gemessen werden. Auf Autobahnen, autobahnähnlich ausgebauten Straßen und an Stellen, an denen ein Anhalten nicht möglich ist, kann auf das Anhalten verzichtet werden. Können Betroffene nicht angehalten werden, ist stets eine Frontfotoaufnahme zu fertigen.

Die Beachtung der verfahrenserheblichen Vorschriften des Geräteherstellers und der Physikalisch-Technischen Bundesanstalt sind vor jedem Meßeinsatz zu protokollieren.

Für die Messungen ist grundsätzlich eine Bedienungskraft einzusetzen; in Ausnahmefällen (z.B. Nachteinsatz) kann davon abgewichen werden.

Die Bedienungskraft ist insbesondere für den vorchriftsmäßigen Auf- und Abbau, für die Überwachung/Bedienung des Meßgerätes und der Fotoanlage, die Übermittlung der Daten an den Anhaltetrupp sowie für die Protokollierung verantwortlich.

2.4.2 Laser-Geschwindigkeitsmeßgeräte

Mit Laser-Geschwindigkeitsmeßgeräten kann sowohl der auflaufende als auch der ablaufende

Fahrzeugverkehr gemessen werden. Der Einsatz erfolgt grundsätzlich außerhalb von Dienstkraftfahrzeugen.

Es ist sicherzustellen, daß die gemessene Geschwindigkeit eindeutig einem Fahrzeug zugeordnet werden kann. Deshalb ist auf freie Sicht auf das zu messende Fahrzeug zu achten.

Der Einsatz des Laser-Geschwindigkeitsmeßgerätes soll nur dort erfolgen, wo das Anhalten möglich ist. Kann im Einzelfall nicht angehalten werden, ist der Geschwindigkeitsverstoß nicht zu verfolgen.

Beim Einsatz von Laser-Geschwindigkeitsmeßgeräten ist für die Messung eine Bedienungskraft (Meßposten) vorzusehen.

Der Meßwinkel zwischen Laserstrahl und Straßenverlauf soll möglichst null Grad betragen. Bei von null Grad abweichenden Meßwinkeln ergeben sich Meßwerte, die sich stets zugunsten betroffener Fahrzeugführer auswirken. Das Meßergebnis darf nicht verändert werden, wenn der Meßwinkel von null Grad abweicht.

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

- 2.5 Verbleibt nach Abzug der Toleranzwerte eine Überschreitung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von nicht mehr als 5 km/h, so ist von einer Verfolgung abzusehen.

3 Geschwindigkeitsmessung durch Nachfahren

- 3.1 Für Geschwindigkeitsmessungen durch Nachfahren kommen grundsätzlich nur Polizeifahrzeuge mit geeichtem Fahrtsschreiber oder justiertem Tachometer in Betracht. Einzelheiten der Justierung regelt ein besonderer Erlaß.

3.2 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, aber nicht verringern.

Der Abstand zwischen dem überprüften Fahrzeug und dem nachfolgenden Polizeifahrzeug soll bei Beginn des Geschwindigkeitsvergleichs höchstens betragen:

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

Bei anderen Geschwindigkeiten gelten entsprechend abgestufte Abstände. Müssen – etwa wegen der Beschaffenheit der Straße oder schlechter Witterungsverhältnisse – größere Sicherheitsabstände eingehalten werden, ist von Geschwindigkeitsmessungen abzusehen.

- 3.3 Unabhängig davon, ob während des Nachfahrens der Abstand zwischen dem zu überprüfenden Fahrzeug und dem Polizeifahrzeug annähernd gleichgeblieben ist oder sich vergrößert hat, ist der/dem Betroffenen lediglich eine Mindestgeschwindigkeit vorzuhalten, die 15% unter der abgelesenen Geschwindigkeit liegt. Dezimale sind dabei auf volle Werte abzurunden. Der Verstoß darf nur verfolgt

werden, wenn die abgelesene Geschwindigkeit mindestens 15 km/h über der zulässigen Höchstgeschwindigkeit liegt.

- 3.4 Wird ausnahmsweise eine Geschwindigkeitsmessung durch Nachfahren mit einem Polizeifahrzeug durchgeführt, dessen Tachometer nicht justiert ist, sind von der abgelesenen Geschwindigkeit 10% des Skalenendwertes des nachfahrenden Fahrzeuges sowie weitere 15% der abgelesenen Geschwindigkeit abzuziehen.
- 4 Feststellung von Geschwindigkeitsverstößen anhand von Schaublättern
- 4.1 Schaublätter von Fahrzeugen, die mit Kontrollgeräten oder Fahrtschreibern ausgerüstet sein müssen, können zur Geschwindigkeitskontrolle herangezogen werden. Die Kontrolle der Schaublätter von Fahrzeugen, die ohne rechtliche Verpflichtung über Fahrtschreiber oder Kontrollgerät verfügen, ist nur bei konkretem Verdacht zulässig.
- 4.2 Die Verfolgung von Geschwindigkeitsverstößen ist in der Regel auf die Schaublätter des Kontrolltages und des vorangegangenen Arbeitstages zu beschränken.
- 4.3 Von der aufgezeichneten Geschwindigkeit sind 6 km/h zugunsten der/des Betroffenen abzuziehen.
- 4.4 Führen die Auswertungen zum Ergebnis, daß die zulässige Höchstgeschwindigkeit überschritten wurde, ist das Schaublatt als Beweismittel sicherzustellen. Der Fahrer/in/dem Fahrer ist die Sicherstellung zu bescheinigen. Eine Sicherstellung unterbleibt, wenn die/der Betroffene an Ort und Stelle ein Verwarnungsgeld bezahlt hat.

Anlage 2

Überwachung des Sicherheitsabstandes und Geschwindigkeitsüberwachung mit der Videoabstandsmeßanlage (VAMA)

- 1 Allgemeines
- Die Anlage dient zur Überwachung der Einhaltung vorgeschriebener Sicherheitsabstände und zur Geschwindigkeitsüberwachung des auflaufenden Verkehrs. Bei der Überwachung vorgeschriebener Höchstgeschwindigkeiten ist die Anlage 1 analog zu beachten.
- 2 Auswahl und Markierung der Meßstellen
- 2.1 Die Überwachung der Einhaltung vorgeschriebener Sicherheitsabstände hat in erster Linie auf Strecken zu erfolgen, auf denen sich ungenügende Sicherheitsabstände als besonders gefährlich erwiesen haben. Dies gilt grundsätzlich für Autobahnen und autobahnähnlich ausgebaute Straßen.
- 2.2 Die Markierungspunkte der vorgesehenen Meßstrecke sind für jeden Fahrstreifen einzeln mit geeichten Meßgeräten zu vermessen. Ausgangspunkt ist der Nullpunkt in Höhe des Brückenbauwerkes (Fluchtpunkt der Brückengesimskante).
- Bei gerader Straßenführung ist auf der Fahrstreifenmitte zu vermessen,
 - bei Streckenkrümmungen nach links an der rechten Fahrstreifenbegrenzung und
 - bei Streckenkrümmungen nach rechts an der linken Fahrstreifenbegrenzung.
- Dabei sind auf dem linken Fahrstreifen (in Fahrtrichtung links) festzulegen:
- Der Nullpunkt lotrecht in Höhe der vorderen Gesimskante des Brückenbauwerkes,
 - 1. Meßlinie 40 m vom Nullpunkt,
 - 2. Meßlinie 90 m vom Nullpunkt und
 - Positionslinie 340 m vom Nullpunkt.

Bei der Festlegung des Abstandes zwischen den Meßlinien sind die Strichbreiten unberücksichtigt zu lassen.

Die vorgenannten Markierungen sind analog auf vorhandene weitere Fahrstreifen, um jeweils 50 m nach hinten versetzt, zu übertragen; bei der 340-m-Markierung sollte der Querstrich auf dem linken Fahrstreifen in Fahrtrichtung rechts wiederholt werden.

- 2.3 Bei Einrichten neuer Meßstellen und Nachbesserung vorhandener Meßlinien am Rand des jeweiligen Fahrstreifens bzw. auf dem Betonstreifen sind die Querstriche in weißer Farbe wie folgt zu markieren:

	Länge×Breite	bisherige Maße
- Nullpunkt	(0,3×0,3 m)	(0,3×0,3 m)
- 1. Meßlinie	(1,5×0,5 m)	(1,0×0,4 m)
- 2. Meßlinie	(1,5×1,0 m)	(1,0×0,4 m)
- Positionslinie	(1,5×1,0 m)	(1,0×1,0 m)

3 Kräfte

Der Überwachungstrupp besteht aus zwei Bedienkräften zur Beobachtung und Bedienung der VAMA sowie zur Protokollführung. Bei der Beobachtung über Monitor haben sie sich abzuwechseln.

Es sind nur erfahrene Kräfte einzusetzen, die das Fahrverhalten innerhalb der Beobachtungs- und Meßstrecke richtig einzuschätzen vermögen.

4 Verfahren

- 4.1 Vor jedem Einsatz ist zu prüfen, ob die technischen Einrichtungen in einwandfreiem Zustand, die Markierungen deutlich erkennbar und auf der Beobachtungs- und Meßstrecke ungehinderte Sicht und freie Fahrt gewährleistet sind. Liegen Verhältnisse vor, die eine zweifelsfreie Beobachtung oder Messung in Frage stellen können, ist von der Abstandsmessung abzusehen.

- 4.2 Der Video-Container (Behälter mit zwei Kameras) der VAMA ist an der fest montierten Blende am Brückenbauwerk anzubringen oder hinter dem Brückengeländer auf den Boden zu stellen. Die Kameras sind wie folgt einzustellen:

- Die Kamera 1 erfaßt den auflaufenden Verkehr der Meßstrecke seitlich von oben im Bereich von ca. 30 bis 100 m.
- Die Kamera 2 erfaßt den Bereich von ca. 90 m bis zum Ende des Sichtbereichs.
- Das von den Kameras erfaßte Verkehrsgeschehen ist als Schnittbild ständig auf ein Videoband aufzuzeichnen.
- In das Videobild sind Datum, Realzeit und gezeichnete Stoppzeit einzublenden.
- Der Realzeit ist die eingespiegelte Realzeit der Frontfotoanlage anzugleichen.
- Die Frontfotoanlage mit Fernauslösung ist zur Feststellung der Fahreridentität und des Kennzeichens im Mittelstreifen (oder auf dem Seitenstreifen) aufzustellen.

- 4.3 Die Überwachung des Verkehrs erfolgt bei verdeckt aufgestelltem Fahrzeug über den Monitor der Aufzeichnungseinheit.

Erscheint der Sicherheitsabstand zwischen zwei aufeinanderfolgenden Fahrzeugen als zu gering, ist ein Frontfoto dann auszulösen, wenn

- die Fahrgeschwindigkeit vermutlich mehr als 80 km/h beträgt, bei Vorstößen durch Lkw bzw. KOM (§ 4 Abs. 3 StVO) bei einer Geschwindigkeit von mehr als 50 km/h und
- der Abstand sich auf einer Strecke von mindestens 300 m nicht nennenswert durch Geschwindigkeitsreduzierung des Vorausfahrenden verringert hat.

- Bei Fahrstreifenwechseln, die sich auf den Meßvorgang auswirken können, scheidet eine Verfolgung aus.
- Bei Erkennen anderer Verstöße ist gleichfalls ein Frontfoto auszulösen, um eine Verfolgung zu ermöglichen.
- 4.4 Es ist ein Protokoll gemäß beigefügtem Muster zu fertigen.
- 4.5 Ein Anhalten der Betroffenen an Ort und Stelle unterbleibt in der Regel, weil erst nach Auswertung der Unterlagen sicher festgestellt werden kann, ob ein Verstoß vorliegt.
- 5 Auswerten von Abstandsverstößen
- 5.1 Anhand der eingeblendeten Realzeit in der Frontfotoaufnahme wird auf dem Monitor der Auswertereinheit die Verkehrssituation wiedergegeben, bei der laut Protokoll die Unterschreitung des Sicherheitsabstandes angenommen wurde. Zu Beginn ist die Verkehrssituation auf Ereignisse zu überprüfen, die eine Verfolgung ausschließen. Bei Abstandsverstößen sind dies insbesondere Fahrstreifenwechsel, Geschwindigkeitsverringerungen des Vorausfahrenden und Bremsvorgänge innerhalb der Beobachtungsstrecke von mindestens 300 m.
- 5.2 Zur Ermittlung der Durchschnittsgeschwindigkeit und des Abstandes werden mit Hilfe der Einzelbildschaltung des Videorecorders die auszuwertenden Fahrzeuge so an die 2. Meßlinie des jeweiligen Fahrstreifens herangeführt, daß die Räder der Vorderachse des Fahrzeugs der/des Betroffenen sich unmittelbar vor der Markierung befinden, sie aber noch nicht erreicht haben (Position 1). Die im Bild eingeblendete Meßzeit ist in ein Auswerteprotokoll zu übertragen.
- Nunmehr wird der Bildlauf weitergeführt, bis die Räder der Hinterachse des vorausfahrenden Fahrzeugs sich unmittelbar vor der 1. Meßlinie befinden, diese aber noch nicht erreicht haben (Position 2). Die eingeblendete Meßzeit wird wiederum im Auswerteprotokoll registriert.
- Dann wird das Videoband weitergeführt, bis die Räder der Vorderachse des Fahrzeugs der/des Betroffenen die 1. Meßlinie überschritten haben (Position 3). Die Meßzeit wird ebenfalls im Auswerteprotokoll festgehalten.
- Die Differenz der Meßzeiten der Positionen 1 und 3 ergibt die Durchfahrtszeit für die 50-m-Strecke.
- Die Formel „(Meßstrecke : Durchfahrtszeit) × 3,6“ ergibt die Durchschnittsgeschwindigkeit in km/h. Entsprechende Umrechnungstabellen sind zu verwenden; es ist zugunsten der/des Betroffenen abzurunden. Die Differenz der Meßzeiten der Positionen 2 und 3 entspricht dem Abstand der beiden Fahrzeuge in Sekunden. Der Zeitabstand ist anhand der Formel „(Geschwindigkeit in km/h) : 3,6 × Abstand in Sekunden“ in einen Abstand in Metern umzurechnen. Entsprechende Umrechnungstabellen sind zu verwenden; es ist zugunsten der/des Betroffenen abzurunden.
- 5.3 Toleranzen sind nicht mehr zu berücksichtigen, da sie bereits zugunsten der/des Betroffenen wie folgt im Meßverfahren enthalten sind:
- Bei der Geschwindigkeitsermittlung durch die Breite der jeweiligen Meßlinie und den ungefähren Raddurchmesser der Vorderachse des gemessenen Fahrzeugs.
 - Bei der Abstandsermittlung durch den rückwärtigen Karosserieüberstand und den ungefähren Hinterraddurchmesser des vorausfahrenden Fahrzeugs und den vorderen Überstand und ungefähren Vorderraddurchmesser des nachfolgenden Fahrzeugs sowie die Breite der Meßlinie.
- 6 Auswerten von Geschwindigkeitsüberschreitungen und anderen Verstößen
- Anhand der Realzeit in der Frontfotoaufnahme ist die entsprechende Verkehrssituation auf dem Monitor wiederzugeben. Handelt es sich um einen Geschwindigkeitsverstoß, ist die Nummer 5.2 sinngemäß anzuwenden. Andere Verstöße sind durch Auswertung und Beschreibung der Verkehrssituation festzustellen.
- Hat die Auswertung des Videobandes den Verstoß nicht bestätigt, ist dies unter „Bemerkungen“ im Auswerteprotokoll festzuhalten.
- 7 Anzeigenerstellung/-bearbeitung
- 7.1 Ist bei Kraftfahrzeugen mit einer Geschwindigkeit von mehr als 80 km/h der festgestellte Abstand geringer als $\frac{1}{10}$ des halben Tachowertes oder wird bei Lastkraftwagen über 2,8 t/Kraftomnibussen der erforderliche Mindestabstand von 50 m zum vorausfahrenden Fahrzeug unterschritten, obwohl die gefahrene Geschwindigkeit über 50 km/h betrug, ist der Sachverhalt wie folgt darzustellen:
- „Abstand zum vorausfahrenden Fahrzeug bei einer Geschwindigkeit von mehr
- | | |
|--|---------------------------------------|
| als km/h weniger als |/10 des halben Tachowertes/50 m* |
| Gefahrene Geschwindigkeit | km/h |
| Vorgeschriebener Abstand/halber Tachowert* | m |
| Tatsächlicher Abstand | m |
- (* Nichtzutreffendes streichen)
- festgestellt durch Video-Meßverfahren, Toleranzen im Meßverfahren enthalten und zugunsten der/des Betroffenen berücksichtigt.“
- Unter „Bemerkungen“ ist zu bestätigen:
- „Keine Abstandsverringerung durch Abbremsen des vorausfahrenden oder Einscheren eines anderen Kraftfahrzeuges.“
- In dem Abschnitt „Beweismittel“ der Anzeige sind die Spalten „Foto“ und „Videoaufnahme“ anzukreuzen.
- 7.2 Wird bei der Auswertung ein Geschwindigkeitsverstoß festgestellt, ist dieser wie folgt darzustellen:
- „Überschreitung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit innerhalb/außerhalb* geschlossener Ortschaft
- | | |
|--------------------------------|----------------------------------|
| zulässige Geschwindigkeit | km/h |
| festgestellte Geschwindigkeit | km/h |
| Geschwindigkeitsüberschreitung | km/h |
| Meßstrecke 50 m | (*) Nichtzutreffendes streichen) |
- festgestellt durch Video-Meßverfahren, Toleranzen im Meßverfahren enthalten und zugunsten der/des Betroffenen berücksichtigt.“
- In dem Abschnitt „Beweismittel“ der Anzeige sind die Spalten „Foto“ und „Videoaufnahme“ anzukreuzen.
- 7.3 Sonstige Verstöße sind im Freitext darzustellen. Es ist zu vermerken „Festgestellt durch Video-Verkehrsüberwachung“. In dem Abschnitt „Beweismittel“ der Anzeige sind die Spalten „Foto“ und „Videoaufnahme“ anzukreuzen.
- 7.4 Wurde ein Verstoß festgestellt, der mit einem Verwarnungsgeld geahndet werden kann, ist, falls eine Verfolgung geboten erscheint, bei der schriftlichen Verwarnung gemäß Nummer 7.2-7.3 sinngemäß zu verfahren.
- Werden mehrere der vorgenannten Verstöße gleichzeitig festgestellt, ist der Sachverhalt in der unter Nummer 7.2-7.4 vorgegebenen Form in einer Anlage zur Anzeige darzustellen.

- 7.5 Dem Anhörungsbogen oder der schriftlichen Verwarnung ist das Frontalidentifizierungsfoto beizufügen, wenn die/der Halterin/Halter eine „natürliche“ Person ist. Unbeteiligte Fahrzeuginsassen sind unkenntlich zu machen.
- 7.6 Den Ordnungswidrigkeitenanzeigen sind bei Abgabe an die Bußgeldstelle folgende Fotos/Standbildausdrucke beizufügen:
- 7.6.1 bei Abstandsverstößen
- das Frontalidentifizierungsfoto
 - die Standbilder der Auswerteposition
- 7.6.2 bei Geschwindigkeitsverstößen
- das Frontalidentifizierungsfoto
 - die Standbilder der Auswerteposition
- 7.6.3 bei sonstigen Verstößen
- das Frontalidentifizierungsfoto
 - das/die Standbild(er), das/die den Verstoß darstellt(en).

Anlage 3

Verkehrsüberwachung mit Video-Fahrzeugen

- 1 Allgemeines
- Die Verkehrsüberwachung mit Video-Fahrzeugen ermöglicht es, Verkehrsabläufe insbesondere im fließenden Verkehr zu dokumentieren. Über die eingeblendeten Angaben zur Weg-/Zeitberechnung sind Meßergebnisse unmittelbar beweissicher verfügbar. Der Einsatz von Video-Fahrzeugen soll vor allem zur Verfolgung von Straftaten und schwerwiegenden Verkehrsordnungswidrigkeiten erfolgen und der/dem Betroffenen durch Monitorbetrachtung eine selbstkritische Bewertung ihres/seines Fahrverhaltens ermöglichen. Dies gilt insbesondere für nachfolgend aufgeführte Fehlverhaltensweisen
- erhebliche Geschwindigkeitsüberschreitungen,
 - Fehler beim Überholen,
 - ungenügender Sicherheitsabstand und
 - verkehrsgefährdender Fahrstreifenwechsel.
- 2 Einsatzgrundsätze
- Der Video-Einsatz erfolgt grundsätzlich aus der Bewegung. Eine stationäre Überwachung kommt nur in Ausnahmefällen in Betracht. Vorrangig ist die Überwachung außerhalb geschlossener Ortschaften.
- Bei jedem Einsatz des Video-Fahrzeugs hat die Sicherheit anderer Verkehrsteilnehmer, der/des Betroffenen und der Überwachungskräfte Vorrang vor dem polizeilichen Verkehrsüberwachungsauftrag.
- Die Besatzung eines Video-Fahrzeugs besteht aus zwei Beamtinnen/Beamten (Video-Trupp). Es ist nur geschultes und erfahrenes Personal einzusetzen.
- Folgende Aufgaben sind nach Feststellen einer/eines verkehrsauffälligen Kraftfahrzeugführerin/Kraftfahrzeugführers durch den Video-Trupp wahrzunehmen:
- Die/der Fahrzeugführerin/Fahrzeugführer ist für den verkehrs- und fahrtechnischen Ablauf verantwortlich.
 - Die/der zweite Beamtin/Beamte bedient die Geräte (Videorecorder und das Police-Pilot-Gerät), veranlaßt die Videoaufzeichnung, diktiert über Mikrofon auf das Band und dokumentiert bei Bedarf die für den Überwachungsvorgang wesentlichen Beobachtungen.
- Der Videorecorder bleibt während des gesamten Einsatzes auf „Aufnahme“ geschaltet.
- Bei jedem Tatvorwurf sind von der gemessenen Geschwindigkeit die Verkehrsfehlergrenzen abzuziehen. Dezimalstellen sind zugunsten der/des Betroffenen abzurunden.

Anhand der entsprechenden Videosequenz ist der Sachverhalt mit dem Verkehrsteilnehmer zu erörtern.

3 Hinweise für den Betrieb

Beim Einsatz der Videoanlage sind die Bedienungsanleitung des Herstellers in der jeweils gültigen Fassung und die im Zulassungsschein der Physikalisch-Technischen Bundesanstalt genannten Voraussetzungen zu beachten.

Angaben über den geprüften Geschwindigkeitsbereich sind dem jeweils gültigen Eichschein zu entnehmen.

Die Verkehrsfehlergrenze der Anlage beträgt

- bis 100 km/h = ± 5 km/h,

- oberhalb 100 km/h = $\pm 5\%$ des Meßwertes.

Die Umrüstung des Fahrzeugs von Sommer- auf Winterreifen - bzw. umgekehrt - und das Umrüsten der angetriebenen Achse auf Reifen eines anderen Fabrikates oder einer anderen Größe machen eine unverzügliche Nacheichung erforderlich.

Der Reifendruck des Fahrzeugs ist täglich vor Beginn und nach Ende des Einsatzes zu kontrollieren und zu dokumentieren.

4 Auswertung und Bearbeitung der Vorgänge

Bei Videoaufzeichnungen von Verkehrsverstößen sind die vollständigen Sequenzen auf ein anderes Videoband zu überspielen und getrennt nach Straftaten und Ordnungswidrigkeiten zu archivieren. Nach dem Überspielen sind die Originalbänder zu löschen.

Die Löschung der Aufzeichnungen auf den archivierten Bändern erfolgt, wenn diese als Beweismittel nicht mehr erforderlich sind, spätestens jedoch zum Zeitpunkt der Vernichtung zugehöriger Akten.

In Anzeigenvordrucken ist in der Rubrik „Beweismittel“ der Hinweis „Videoaufzeichnung“ zu vermerken.

Soweit erforderlich, sind in den Anzeigentext Angaben über Abstandsverhalten, Witterung und Straßenverhältnisse aufzunehmen.

Es ist zu vermerken, ob der/dem Betroffenen die Videoaufzeichnung ihres/seines Verkehrsverstoßes vor Ort vorgeführt wurde.

5 Anforderungen von Videobändern

Videobänder sind Beweismittel im Sinne des § 147 StPO.

Ersuchen der Verfolgungsbehörde auf Übersendung von Videobändern ist nachzukommen. Hierzu ist eine Kopie der betreffenden Sequenz herzustellen.

Für Gerichtstermine ist grundsätzlich auf Vorführgeräte der Gerichte zurückzugreifen.

Bei Ordnungswidrigkeitenverfahren bestehen keine Bedenken, dem Antrag des Rechtsbeistandes der/des Betroffenen auf Einsichtnahme in Videoaufzeichnungen dadurch zu entsprechen, daß entweder die Vorführung in der Dienststelle erfolgt oder eine Kopie der Sequenz übersandt wird. Die Gewährung von Akteneinsicht ist im Vorgang zu vermerken.

Eine Einsichtnahme durch die/den Betroffene(n) in der Dienststelle ist unbedenklich.

Über die Gewährung von Akteneinsicht in Strafverfahren entscheidet die Staatsanwaltschaft.

Anlage 4

Überprüfung von Fahrzeugführern und Fahrzeugen

1 Verkehrsüberwachung

Polizeifahrzeuge dürfen zur Verkehrsüberwachung unter Inanspruchnahme von Sonderrechten, z.B.

auf Rad-/Gehwegen, abgestellt werden, wenn die Verkehrssicherheitslage eine Überwachung an dieser Stelle dringend gebietet, die örtlichen Verhältnisse das Abstellen auf der Fahrbahn nicht zulassen und anderen Verkehrsteilnehmern noch ausreichend Raum bleibt. Auf Autobahnen und autobahnähnlich ausgebauten Straßen sind Polizeifahrzeuge im Rahmen der Verkehrsüberwachung außerhalb des Fahrtraumes durchgehender Fahrbahnen aufzustellen. Lassen die örtlichen Verhältnisse dies nicht zu, können Fahrzeuge bei Tageslicht auf dem Seitenstreifen abgestellt werden. Derart abgestellte Fahrzeuge sind ausreichend zu sichern.

2 Anhalten

Das Anhalten hat unter Berücksichtigung der Sicherheit aller Verkehrsteilnehmer zu erfolgen. Bei schlechten Straßen- Witterungs- oder Sichtverhältnissen ist besondere Vorsicht geboten.

Auf Autobahnen und autobahnähnlich ausgebauten Straßen sind Betroffene grundsätzlich außerhalb der Fahrbahnen und Seitenstreifen anzuhalten. Soweit möglich, sind für polizeiliche Überprüfungen Park- oder Rastplätze zu nutzen.

Haltezeichen sind rechtzeitig und deutlich zu geben. Sie müssen zweifelsfrei als polizeiliche Weisung erkennbar sein.

Während des Anhaltevorganges sind die Regeln der Eigensicherung (LF 371) zu beachten. Für das Einschreiten in bürgerlicher Kleidung oder aus neutralem Fahrzeug gelten darüber hinaus die Grundsätze der Wachdienstordnung (PDV 350).

3 Verkehrskontrollen

Verkehrskontrollen gemäß § 36 Abs. 5 StVO sollen möglichst außerhalb des fließenden Verkehrs durchgeführt werden. Muß Fahrbahnraum in Anspruch genommen werden, sind Kontrollen auf Seitenstreifen oder auf der äußeren rechten Fahrbahnseite durchzuführen. Auf Autobahnen und autobahnähnlich ausgebauten Straßen sind Verkehrskontrollen nur auf Park- und Rastplätzen, auf Parallelfahrbahnen in Knoten, an Anschlußstellen oder auf anderen geeigneten Verkehrsanlagen einzurichten. Verkehrskontrollen sind ausreichend kenntlich zu machen, zu sichern und bei Dunkelheit auszuleuchten.

Erfordert die Verkehrssituation eine entsprechende Beschilderung (z.B. auf Autobahnen), ist, außer bei Gefahr im Verzug, die Anordnung der Straßenverkehrsbehörde einzuholen. Bei Bedarf sind die Straßenbaulastträger zu bitten, Verkehrszeichen zur Verfügung zu stellen.

Bei Nebel, Schneefall oder Straßenglätte ist von Verkehrskontrollen mit festen Standorten abzusehen.

Verkehrskontrollen sind erforderlichenfalls mit Nachbarbereichen abzustimmen. Fahrzeuge exterritorialer Personen, der Bundeswehr, der Stationierungstreitkräfte, des Zolldienstes, der Feuerweh, 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. Schülerbeförderung) sind möglichst nur an Ausgangs- oder Endpunkten zu überprüfen.

Bei gemeinsamen Verkehrskontrollen mit anderen Trägern von Verkehrsüberwachungsaufgaben (z.B. Bundesamt für Güterverkehr) ist eine rationelle Arbeitsteilung zu vereinbaren.

Nach Verkehrskontrollen sind Fahrzeugführern auf Verlangen die landeseinheitlichen Kontrollbescheinigungen auszuhandigen. Hiervon ist abzusehen, wenn eine Mängelkarte ausgehändigt wurde. Kontrollbescheinigungen sind bei weiteren Kontrollen bis zu 24 Stunden grundsätzlich anzuerkennen. Weist der Führer eines Fahrzeugs eine solche Bescheinigung vor, sind Überprüfungen auf Verkehrs-

tüchtigkeit und Fahrerlaubnis zu beschränken. Eine nochmalige Überprüfung des Fahrzeugs ist nur dann vorzunehmen, wenn ein konkreter Anlaß hierzu besteht (z.B. sichtbare technische Mängel).

4 Ausweisbestätigung

- 4.1 Behaupten Fahrzeugführerinnen/Fahrzeugführer, personen- oder fahrzeugbezogene Ausweise, zu deren Mitführen und Aushändigen sie verpflichtet sind, vergessen bzw. verloren zu haben oder geben sie den Diebstahl dieser Ausweise an, sind im Interesse der/des Betroffenen Ermittlungen bereits an Ort und Stelle anzustellen, sofern nicht Gründe vorliegen, die die Angaben als glaubwürdig erscheinen lassen.

Nachfragen sind – sofern über polizeiinterne Informationssysteme keine Überprüfung erfolgen kann – an die Behörde zu richten, die die Ausweise ausgestellt hat oder über entsprechende Übersichten/Daten verfügt. Erforderlichenfalls ist die Polizeibehörde um Überprüfung zu bitten, in deren Bezirk die für die Ausstellung des Ausweises zuständige Behörde ihren Sitz hat.

Wird nach Einzelfallprüfung der/dem Betroffenen die Weiterfahrt gestattet, ist sie/er mit dem Vordruck „Ausweisbestätigung“ aufzufordern, den Nachweis nachträglich zu erbringen.

Das gilt auch, wenn das Vorhandensein einer entsprechenden Erlaubnis bestätigt wird.

Wird die ausgehändigte Aufforderung zur Ausweisbestätigung nicht fristgerecht oder ohne Bestätigung zurückgesandt, ist unverzüglich zu ermitteln, ob die/der Fahrzeugführer/in/Fahrzeugführer neben dem Nichtmitführen eines Nachweises weitere Ordnungswidrigkeiten (z.B. Meldepflichten) oder Straftaten (z.B. Fahren ohne Fahrerlaubnis) begangen hat.

- 4.2 Ergeben sich bei der Überprüfung an Ort und Stelle Anhaltspunkte, daß die/der Betroffene erforderliche Erlaubnisse oder Nachweise nicht besitzt, ist die Weiterfahrt zu untersagen. Zur Identifizierung der Person können Maßnahmen der Identitätsfeststellung angebracht sein. Bei unvollständigen Angaben ist je nach Einzelfall zu entscheiden.

- 4.3 Weisen Fahrzeugführerinnen/Fahrzeugführer anstelle der Berechtigungsnachweise die Aufforderung einer Polizeidienststelle zur Ausweisbestätigung vor, so ist die Weiterfahrt in der Regel zu gestatten, wenn die Personalien feststehen, die Frist der Aufforderung nicht überschritten wurde oder glaubhaft nicht eingehalten werden konnte.

5 Überprüfung von Fahrzeugen

- 5.1 Bei der Überprüfung von Fahrzeugen 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). Dabei hat sie sich in der Regel auf offenkundige und häufig auftretende Mängel zu konzentrieren.

Die Überprüfung von Transporten mit gefährlichen Gütern sollte sich vorrangig auf folgende Bereiche erstrecken:

- Mitführen von Begleitpapieren (z.B. Beförderungspapiere, schriftliche Weisungen, Unfallmerkbücher etc.),
- Kennzeichnung der Fahrzeuge/Beförderungseinheiten mit Warntafeln und Gefahrenzetteln,
- Beförderung von Gütern, deren Transport auf der Straße nicht zugelassen ist,
- Mitführen von Schutzausrüstungen,
- zugelassene Verpackungen,
- technischer Zustand und Ausrüstung der Fahrzeuge.

Die Überprüfung der Beachtung von Bestimmungen des Fahrpersonalrechts hat sich vor allem auf die Einhaltung der Lenk- und Ruhezeiten zu konzentrieren.

- 5.2 Die Weiterfahrt ist bei verkehrsunsicheren Fahrzeugen zu untersagen. Sind Fahrzeugmängel, die die Verkehrssicherheit erheblich beeinträchtigen, nicht an Ort und Stelle zu beseitigen, ist dafür zu sorgen, daß das Fahrzeug mit der gebotenen Sorgfalt auf kürzestem Wege aus dem Verkehr gebracht wird. Bei anderen Mängeln ist darauf hinzuwirken, daß der vorschriftswidrige Zustand unverzüglich behoben wird.

Über Mängel, die nicht sofort behoben werden können, ist eine Mängelkarte auszustellen. Dem Fahrzeugführer ist die Erstschrift auszuhändigen. Die Durchschrift ist unmittelbar der zuständigen Straßenverkehrsbehörde im verschlossenen Umschlag (ggf. durch Sammelpost) zuzuleiten.

Durch Ankreuzen auf der Mängelkarte ist der Straßenverkehrsbehörde und der/dem Betroffenen vorzuschlagen, in welcher Weise die Mängelbeseitigung überprüft und bescheinigt werden soll. Bei ungültiger Prüflakette (§ 29 StVZO), erloschener Betriebserlaubnis (§ 19 Abs. 2 StVZO) oder erheblichen Fahrzeugmängeln ist eine Überprüfung des Fahrzeugs durch einen amtlich anerkannten Sachverständigen, einen Prüfer für den Kraftfahrzeugverkehr oder eine amtlich anerkannte Überwachungsorganisation anzuregen. In allen anderen Fällen wird es genügen, wenn die Mängelbeseitigung durch eine von einem Ingenieur oder Meister geleitete Kraftfahrzeug-, Elektro-, Vulkanisier- 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.

Der/dem Fahrzeugführer/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, Stilllegung) auszuschließen. Ist zu erwarten, daß der Fahrzeugführer dieser Empfehlung nicht nachkommen kann, so ist auf die Angabe einer bestimmten Frist zu verzichten. In diesem Fall ist auf der Mängelkarte die Zeitangabe zu streichen.

Diese Regelung gilt auch bei Fahrzeugbeschädigungen nach Verkehrsunfällen.

5.3 Überprüfung zulässiger Gewichte und Lasten

5.3.1 Allgemeines

Kontrollwägungen dienen der Verkehrssicherheit und sind insbesondere dann durchzuführen, wenn Anhaltspunkte vorliegen, daß die zulässigen Gewichte und Lasten überschritten sind.

Wiegescheine oder andere Nachweise, aus denen sich das tatsächliche Gesamtgewicht des Fahrzeugs ergibt oder deren 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 geltenden Gewichte und Lasten auf geeichten Radlastmessern oder einer geeichten Waage überprüft werden.

Fahrzeuge sind möglichst auf polizeieigenen oder öffentlichen Waagen zu wiegen. Private Inhaber von Waagen können in Anspruch genommen werden, wenn sie hierzu bereit sind.

5.3.2 Grundsätze

- Der Motor ist abzustellen.
- Ein Gang ist einzulegen.
- Die Bremse ist zu lösen.
- Die Fahrzeuginsassen sind mitzuwiegen.

- Ein Wiegeprotokoll muß Angaben über die verwendete Waage, die Gültigkeit der Eichung, die ermittelten Gewichte und den Namen der/des verantwortlichen Beamtin/Beamten enthalten.
- Achsweises Wiegen ist im Wiegeprotokoll zu vermerken.

5.3.3 Brückenwaagen

Grundsätzlich ist das Gesamtgewicht von Fahrzeugeinheiten in einem Wiegevorgang zu ermitteln. Achsweise ist nur dann zu wiegen, wenn die Überschreitung von Achslasten ermittelt werden muß oder das Gesamtgewicht auf andere Weise nicht festgestellt werden kann.

Achsweises Wiegen ist unzulässig, wenn die Flächen vor oder hinter der Waage nicht mit dieser in gleicher Höhe liegen, nicht gerade oder waagrecht ausgeführt sind oder wenn flüssiges Gut geladen ist. Anhängelasten sind durch Wiegen des Anhängers im angekuppelten Zustand zu ermitteln.

Bei Zügen mit Einachsanhängern sind Gewichte wie folgt zu ermitteln:

Gesamtgewicht des Zugfahrzeugs:

Wiegen des Zugfahrzeugs mit angekuppeltem und außerhalb der Waage stehendem Anhänger.

Vordere Achslast des Zugfahrzeugs:

Wiegen der Vorderachse des Zugfahrzeugs.

Hintere Achslast des Zugfahrzeugs:

Subtraktion des Ergebnisses „Vordere Achslast des Zugfahrzeugs“ vom Ergebnis „Gesamtgewicht des Zugfahrzeugs“.

Gesamtgewicht des Anhängers:

Wiegen des abgekuppelten Anhängers.

Achslast des Anhängers:

Wiegen des angekuppelten Anhängers.

5.3.4 Radlastmesser

Radlastmesser dürfen nur paarweise und innerhalb der auf den Geräten angegebenen Wiege- und Temperaturbereiche eingesetzt werden.

Fahrzeuge mit zwei oder mehr Achsen, mit beweglicher Ladung oder Langmaterialtransporte auf Fahrzeugen mit Langläufern können nur dann gewogen werden, wenn ein Höhenausgleich zwischen Erdoberfläche und Wiegeplatte sichergestellt ist.

Die Achslast wird durch Addition aller Radlasten einer Achse, das Gesamtgewicht durch die Addition aller Radlasten ermittelt.

5.3.5 Toleranzen

Wird eine Überschreitung der Gewichte oder Lasten festgestellt, ist bei der Ermittlung der vorwerfbaren Überschreitung die Verkehrsfehlergrenze („e“-Werte) zugunsten der/des Betroffenen abzuziehen.

Wird eine Überschreitung des zulässigen Gesamtgewichtes 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 von 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.

II.

Hinweise

Inhalt des Gesetz- und Verordnungsblattes für das Land Nordrhein-Westfalen

Nr. 20 v. 22. 5. 1996

(Einzelpreis dieser Nummer 2,20 DM zuzügl. Portokosten)

Glied.-Nr.	Datum		Seite
2022	29. 11. 1995	Zweiundzwanzigste Änderung der Satzung der Rheinischen Zusatzversorgungskasse für Gemeinden und Gemeindeverbände	168

– MBl. NW. 1996 S. 962.

Nr. 21 v. 30. 5. 1996

(Einzelpreis dieser Nummer 2,20 DM zuzügl. Portokosten)

Glied.-Nr.	Datum		Seite
223	11. 4. 1996	Erste Verordnung zur Änderung der Kapazitätsverordnung	176
2251	19. 10. 1995	Erste Satzung zur Änderung der Satzung der Landesanstalt für Rundfunk Nordrhein-Westfalen (LfR) über die Förderung Offener Kanäle in Kabelanlagen	176
55	23. 4. 1996	Verordnung über Zuständigkeiten nach der Ernährungswirtschaftsmeldeverordnung	177
92	23. 4. 1996	Verordnung über die Festlegung der Kostensätze je Personen-Kilometer nach § 45a Abs. 2 Satz 2 des Personenbeförderungsgesetzes (Kostensatzverordnung Personenbeförderungsgesetz – PBefKostenV –)	177

– MBl. NW. 1996 S. 962.

Nr. 22 v. 31. 5. 1996

(Einzelpreis dieser Nummer 2,20 DM zuzügl. Portokosten)

Glied.-Nr.	Datum		Seite
2030	13. 5. 1996	Verordnung zur Änderung der Verordnung über beamtenrechtliche Zuständigkeiten im Geschäftsbereich des Kultusministeriums	184
211	30. 4. 1996	Verordnung über die Hilfsbeamtinnen/Hilfsbeamten der Staatsanwaltschaft	180
2121	30. 4. 1996	Zweite Verordnung zur Änderung der Verordnung über die Zuständigkeiten im Arzneimittelwesen und nach dem Medizinproduktegesetz	181
223	3. 5. 1996	Fünfte Verordnung zur Änderung der Vergabeverordnung NW	182
223	7. 5. 1996	Verordnung zur Änderung der Verordnung zur Ausführung des § 5 Schulfinanzgesetz (VO zu § 5 SchFG)	182
77		Berichtigung der Änderung der Satzung für den Ruhrverband vom 5. Februar 1996 (GV. NW. S. 96)	183
805	7. 5. 1996	Dritte Verordnung zur Änderung der Verordnung zur Ausführung des Jugendarbeitsschutzgesetzes	183

– MBl. NW. 1996 S. 962.

Einzelpreis dieser Nummer 5,30 DM
zuzügl. Porto- und Versandkosten

Bestellungen, Anfragen usw. sind an den A. Bagel Verlag zu richten. Anschrift und Telefonnummer wie folgt für
Abonnementsbestellungen: Grafenberger Allee 100, Fax (0211) 9682/229, Tel. (0211) 9682/238 (8.00–12.30 Uhr), 40237 Düsseldorf
Bezugspreis halbjährlich 98,- DM (Kalenderhalbjahr). Jahresbezug 196,- 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 A. Bagel Verlag vorliegen.
Reklamationen über nicht erfolgte Lieferungen aus dem Abonnement werden nur innerhalb einer Frist von drei Monaten nach Erscheinen anerkannt.

In den Bezugs- und Einzelpreisen ist keine Umsatzsteuer i. S. d. § 14 UStG enthalten.

Einzelbestellungen: Grafenberger Allee 100, Tel. (0211) 9682/241, 40237 Düsseldorf

Von Vorabesendungen des Rechnungsbetrages – in welcher Form auch immer – bitten wir abzusehen. Die Lieferungen erfolgen nur aufgrund schriftlicher Bestellung gegen Rechnung. Es wird dringend empfohlen, Nachbestellungen des Ministerialblattes für das Land Nordrhein-Westfalen möglichst innerhalb eines Vierteljahres nach Erscheinen der jeweiligen Nummer beim A. Bagel 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.

Herausgeber: Landesregierung Nordrhein-Westfalen, Haroldstraße 5, 40213 Düsseldorf
Herstellung und Vertrieb im Namen und für Rechnung des Herausgebers: A. Bagel Verlag, Grafenberger Allee 100, 40237 Düsseldorf
Druck: TSB Tiefdruck Schwann-Bagel, Düsseldorf und Mönchengladbach
ISSN 0177-3569