

# Die Richtlinien der Bundesländer zur Geschwindigkeitsüberwachung

Von Rechtsanwältin *Ursula Weigel*, München\*

## In Kürze

Zu den „Richtlinien der Bundesländer zur Geschwindigkeitsüberwachung“ wurden im DAR bisher die Beiträge von *Starken*, DAR 1998, 85ff. und *Sobisch*, DAR 2010, 48ff., DAR 2013, 100ff., DAR 2013, 163ff. veröffentlicht. Zuletzt ist ein Beitrag von *Weigel* – speziell – zu den „Richtlinien und Erlassen der Bundesländer zur Einbindung privater Unternehmen im Rahmen der Geschwindigkeitsüberwachung“, DAR 2017, 54ff. erschienen.

## I. Einführung

Bei den in der Praxis verwendeten Messgeräten zur Geschwindigkeitsüberwachung handelt es sich i. d. R. um standardisierte Messverfahren, bei denen es für den Verteidiger schwierig ist, den Nachweis eines tatsächlich vorliegenden Messfehlers zu führen.<sup>1</sup>

Umso wichtiger erscheint es daher in der verkehrsrechtlichen Praxis, die formalen Voraussetzungen an Messort, Messbeamten und Messgerät zu prüfen und evtl. Verstöße anzumahnen.

Generell werden Geschwindigkeitsmessungen zur Vermeidung von Unfällen, Sicherung von Gefahrenstellen, z. B. an Schulen, aber auch aus verkehrserzieherischen Gründen und aus Lärm- und Umweltschutzgründen durchgeführt.<sup>2</sup> Nach den Regelungen der Bundesländer ist eine rein fiskalische Motivation nicht als Begründung vorgesehen.

Im Bereich der Geschwindigkeitsüberwachung regeln jeweils eigene Erlasse und Richtlinien der Bundesländer die formellen Voraussetzungen zur Auswahl der Messstellen und Durchführung der Messungen.

Aufgrund der uneinheitlichen formalen Vorgaben der Richtlinien der Bundesländer ergibt sich, dass sich unterschiedliche Rechtsfolgen an ein und denselben Verstoß knüpfen können, je nachdem in welchem Bundesland der Verstoß begangen wurde.

Bundesweit gilt zwar, dass der Verkehrsteilnehmer grundsätzlich beim Erreichen des limitierenden Schildes die vorgeschriebene Geschwindigkeit erreicht haben muss. Der zugrundeliegende Bußgeldkatalog hat ebenfalls bundeseinheitliche Wirkung, so dass es unvermeidbar ist, dass eine Ungleichbehandlung bei einem identischen Grunddelikt besteht.

Dies erscheint als nicht unproblematisch, da u. U. ein einziger Stundenkilometer z. B. über ein Fahrverbot entscheiden

kann und somit eigentlich eine einheitliche Vorgehensweise aus Gründen der Gleichbehandlung wünschenswert wäre. Da in den einzelnen Bundesländern u. a. auch unterschiedliche Regelungen zum Toleranzabzug bestehen, kann dies zur Konsequenz haben, dass in einem Bundesland ein Verstoß gar nicht geahndet, in einem anderen Bundesland rigoros durchgesetzt wird. Bei Verstößen, die eine Punkteintragung nach sich ziehen, kann dies ebenfalls weitreichende Folgen haben. Die Forderung nach einheitlichen Regelungen besteht daher seit geraumer Zeit, hat sich jedoch bis dato nicht realisiert.

Auch wenn ein Verstoß gegen die Richtlinien nicht zu einem Verwertungsverbot führt, kann eine Verletzung des Gleichbehandlungsgrundsatzes Auswirkungen auf die Rechtsfolge haben.<sup>3</sup> So kann ein solcher Verstoß im Einzelfall dazu führen, dass beispielsweise die Verhängung eines Fahrverbotes ungerechtfertigt ist und aufgehoben werden muss.<sup>4</sup>

## II. Tabelle

Dieser Beitrag soll dazu dienen, einen tabellarischen Überblick über die derzeit geltenden Erlasse und Richtlinien zu ermöglichen, um zumindest die gängigsten Voraussetzungen einer ordnungsgemäßen Messung auf einen Blick prüfen zu können. Dazu ist jedoch einschränkend anzumerken, dass diese Tabelle lediglich ein grobes Prüfungsraster bedienen kann. Viele interne Dienstanweisungen, die zusätzlich zu den Richtlinien Wirkung entfalten, sind nicht veröffentlicht und werden nicht zur Verfügung gestellt. Daher wird der Praktiker entweder die angegebene Fundstelle recherchieren oder im Einzelfall eine direkte Anfrage an das Ministerium des Bundeslandes stellen müssen, bezogen auf die detaillierten Vorgaben. So ist beispielsweise der in Bayern einzuhaltende Mindestabstand des Messgerätes von 200 m von der Beschilderung lediglich Inhalt einer internen Weisung und nicht in der Richtlinie zu finden.

Insoweit kann diese Tabelle keinen Anspruch auf Vollständigkeit erheben.

\* Rechtsanwältin Ursula Weigel ist seit Januar 2012 in der Juristischen Zentrale des ADAC im Bereich Verkehrsrecht tätig.

1 Burhoff/Grün, Messungen im Straßenverkehr, 4. Aufl. 2017, 9ff.

2 BVerfG, Urt. v. 5. 7. 2010, Az.: 2 BvR 759/10.

3 OLG Oldenburg, 29. 1. 1996, Az.: SS 10/96; OLG Celle, DAR 2011, 597.

4 OLG Dresden, DAR 2010, 29; OLG Frankfurt a. M., DAR 2016, 226; vgl. hierzu auch: OLG Bamberg, DAR 2012, 528 = NSiZ-RR 2012, 349 (Ls.) m. Anm. Krenberger, juris-PK-Verkr 25/2013 Anm. 5; OLG Frankfurt a. M., NSiZ-RR 2001, 120; OLG Stuttgart, DAR 2011, 220; OLG Oldenburg, zfs 2014, 353 m. Anm. Krenberger.

5 Sh. hierzu ausführlich: Beitrag von Weigel DAR 2017, 54ff.

	Baden-Württemberg	Bayern
<b>1. Titel der Richtlinie/Datum/Fundstelle</b>	VwV-Verkehrssicherheitsarbeit vom 1. 7. 2015, Az.: 3-1132.0/68. Auskunft des Ministeriums des Inneren vom 14. 6. 2016.	Richtlinie für die polizeiliche Verkehrsüberwachung (VÜR); Bekanntmachung des BStMI vom 12. 5. 2006 (AllMBI. 2006 S. 155), Verkündungsstand 28. 5. 2009; umfangreiche Ergänzende Weisungen; Auskunft des Bayerischen Staatsministeriums des Innern 10. 6. 2016.
<b>2. Geltung für</b>		
• Polizei?	Ja	Ja
• Straßenverkehrsbehörde?	Ja	Ja

<b>3. Hintergrund der Geschwindigkeitsüberwachung und deren Ziele</b>	Verhinderung schwerer Verkehrsunfälle, Minimierung von Unfallfolgen, Stärkung der Verkehrsmoral, ganzheitlicher Kontrollansatz, Verbesserung der Verkehrssicherheitslage, ständige Analyse der Verkehrssicherheitslage und begleitende Öffentlichkeitsarbeit, keine fiskalischen Erwägungen.	Veranlassung der Verkehrsteilnehmer zu verkehrsgerechtem und besonderem Verhalten, Verhinderung von Verkehrsunfällen, Minderung von Unfallfolgen, Verhütung von Behinderungen, Belästigungen und schädlichen Auswirkungen auf die Umwelt; Priorität i. d. R. in der angegebenen Reihenfolge; sichtbare Präsenz und ganzheitlicher Kontrollansatz.
<b>4. Auswahl der Messstellen</b> • Kriterien	Vorrangig sind: • Unfallbrennpunkte • Unfallschwerpunkte • gefahrträchtige Stellen • schutzwürdige Straßenabschnitte (z. B. Schulen, Kindergärten, Altenheime, verkehrsberuhigte Bereiche, Tempo 30-Zonen)	Schwerpunktmäßige Auswahl nach folgender Reihenfolge: • Unfallbrennpunkte als Stellen, an denen sich häufig Unfälle ereignet haben • Unfallgefahrenpunkte als Stellen, an denen nach den örtlichen Umständen eine erhöhte Wahrscheinlichkeit für Unfälle besteht, z. B. Schulen, Kindergärten, Altenheime, aber auch Örtlichkeiten außerhalb geschlossener Ortschaften • Belästigung durch Verkehrslärm und/oder Abgase • sonstige Bereiche
<b>5. Zeitliche Regelungen</b>	Nein	Ja
<b>6. Abstand zwischen Schild und Messung</b>	Entfallen	Grundsätzlich 200 m („sollen“)-interne Weisung.
<b>7. Ausnahmen zum Mindestabstand</b>		- am Anfang einer Geschwindigkeitsbeschränkung bis auf 100 m, wenn die Geschwindigkeit stufenweise herabgesetzt wird und die Messstelle nicht innerhalb des Bereichs der ersten Geschwindigkeitsstufe liegt - bei Unfallbrenn- und Unfallgefahrenpunkten - bei besonderen Verkehrsverhältnissen am Beginn oder Ende einer geschlossenen Ortschaft - wenn sonst wegen der Kürze der Strecke eine Messung nicht möglich wäre Die Abweichungen sind im Messprotokoll zu dokumentieren.
<b>8. Toleranzabzüge</b>	Gemäß jeweiligem Eichschein.	Abhängig vom jeweiligen Messgerät.
<b>9. Toleranzgrenze Geschwindigkeit</b>	Nicht ausdrücklich vorgesehen.	Es sollen nur wesentliche Verstöße geahndet werden.
<b>10. Spezielle Schulung des Messpersonals</b>	Aus- und Fortbildung.	Spezielle Schulungen bzw. Ein- und Unterweisungen, jeweils mit schriftlicher Bestätigung.
<b>11. Messung durch Private<sup>5</sup></b>	Nein	Nein
<b>12. Anforderungen an das Messprotokoll</b> • Zwingend? • Muster?	Ja Ja	Ja, drei Jahre aufzubewahren. Ja, Formblätter.
<b>13. Anhalten des Fahrzeugs</b> • Zwingend?  • Zweck?	Polizei: Nein, aber anzustreben Behörde: Nein Verkehrserzieherisches Gespräch.	Grundsätzlich ja, Ausnahmen bei Gefährdung oder unzumutbarer Verkehrsbehinderung. Verkehrserzieherisches Gespräch.
<b>14. Weitere Regelungen</b>	Ausdrückliche Bezugnahme auf die bundeseinheitlichen Leitlinien für die Verkehrssicherheitsarbeit der Polizei; umfangreiche Regelung der Kooperation der Verwaltungsbehörden miteinander; bei Ankündigung der Kontrollstelle RL für die Sicherung von Arbeitsstellen zu beachten.	Für interne Zwecke besonders umfangreiche Regelungen einschließlich technischer Details; die Verwendung tarnender Mittel ist ausdrücklich nicht zulässig; wohl aber Messungen durch zivile Beamte; die Verfolgung aufgrund von Schaublättern, Diagrammschreiben und Datenausdrucken ist grundsätzlich auf den Kontrolltag und den vorhergehenden Kalendertag beschränkt.
	Berlin	Brandenburg
<b>1. Titel der Richtlinie/Datum/Fundstelle</b>	Geschäftsanweisung PPr Stab Nr. 6/2010 über die Durchführung mobiler Geschwindigkeitskontrollen; Auskunft des Stabs des Polizeipräsidenten vom 6. 6. 2016.	Erlass des Ministeriums des Innern vom 31. 3. 2015 zur Verkehrsüberwachung durch die Polizei, Az. 44.3-452-40, schriftliche Auskunft des Innenministeriums vom 8. 6. 2016.
<b>2. Geltung für</b> • Polizei? • Straßenverkehrsbehörde?	Geschwindigkeitsüberwachung fällt ausschließlich in die Zuständigkeit der Polizei (auch Polizeiangestellte im Sicherheits- und Ordnungsdienst).	Ja Eigener Erlass bzgl. kommunaler Verkehrsüberwachung.
<b>3. Hintergrund der Geschwindigkeitsüberwachung und deren Ziele</b>	Gewinn für die Verkehrssicherheit; Verkehrsunfallbekämpfung, insbesondere deutliche Senkung der Zahlen von Getöteten und Schwerverletzten im Straßenverkehr; enorme präventive Bedeutung; permanenter Überwachungsdruck, Orientierung an Schwerpunkten. Angemessene Mindestauslastung der Überwachungstechnik.	Erhöhung der Verkehrssicherheit durch Reduzierung der Unfallrisiken und Minderung der Unfallfolgen (Verkehrsunfallprävention), Verbesserung der Verkehrsabläufe durch Minimierung der Störungen, Minderung verkehrsbedingter Umweltbeeinträchtigungen, Bewirkung anhaltender Verhaltensänderungen bei den Verkehrsteilnehmern.
<b>4. Auswahl der Messstellen</b> • Kriterien	Vorrangig berücksichtigt werden in dieser Rangfolge: - nach der Unfallstatistik erkannte Unfalld häufungsstrecken - besonders schutzwürdige Zielgruppen im Umfeld von z. B. Schulen, Kindertagesstätten und Seniorenheimen - Straßen, in denen nach polizeilichen Erkenntnissen vermehrt gefährdende Geschwindigkeitsüberschreitungen feststellbar sind - sonstige Strecken, auf denen regelmäßig bedeutsame Geschwindigkeitsüberschreitungen registriert werden	Vor allem an Brennpunkten des Unfallgeschehens und zum Schutz besonders gefährdeter Verkehrsteilnehmer; insbesondere zu berücksichtigen sind: - örtliche Unfalluntersuchungen (Unfalld häufungsstellen, -linien und -gebiete und Orte schwerer Verkehrsunfälle) - Tendenzen in der Unfalld entwicklung - besondere Gefährdungsgebiete (z. B. Umfeld von Schulen, Seniorenheimen, Krankenhäusern und Kinderbetreuungseinrichtungen usw.).
<b>5. Zeitliche Regelungen</b>	Schnellfahrer sollen die Überwachung zu jeder Zeit für realistisch halten; ggf. auch bei extremen Witterungslagen im Rahmen der technischen Möglichkeiten.	Zeitliche Schwerpunkte zu berücksichtigen.
<b>6. Abstand zwischen Schild und Messung</b>	Grundsätzlich 75 m zu geschwindigkeitsverändernden Verkehrszeichen und 150 m zu Ortstafeln an der Landesgrenze.	In der Regel mindestens 150 m.
<b>7. Ausnahmen zum Mindestabstand</b>	Nur in begründeten Einzelfällen.	• am Anfang einer Geschwindigkeitsbegrenzung bis auf 50 m, wenn die Geschwindigkeit stufenweise herabgesetzt wird und die Messstelle nicht im Bereich der ersten Geschwindigkeitsstufe liegt • bei kurzen Streckenverboten und gleichzeitigem Unfallbrennpunkt oder zum Schutz besonders gefährdeter Verkehrsteilnehmer (z. B. Schulweg oder Baustellenbereich) • am Ende der Geschwindigkeitsbegrenzung in angemessener Weise, wenn es sich um einen Unfallbrennpunkt handelt und eine Messung anders nicht möglich ist • in Zonen mit einer Geschwindigkeitsbegrenzung von z. B. 30 km/h bis auf 20 m vom Beginn bzw. Ende der Zone

<b>8. Toleranzabzüge</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Verkehrsradar-/Lasermessgeräte, Lichtschrankensysteme und Handmessgeräte: 3 km/h bis 100 km/h, darüber 3 % des Messwertes</li> <li>Nachfahren mit geeichten Messgeräten: 10 %</li> <li>Nachfahren ohne geeichten Tachografen (nur in Ausnahmefällen zulässig): 20 %</li> <li>Diagrammschreiben und Ausdrucke Kontrollgeräte: 6 km/h</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>gemäß den Gebrauchsanweisungen der Hersteller</li> <li>Ermittlung der Geschwindigkeit durch Nachfahren: 20 % der Geschwindigkeit des Tachos des nachfahrenden Fahrzeuges</li> <li>Fahrtenschreiber: 6 km/h</li> </ul>
<b>9. Toleranzgrenze Geschwindigkeit</b>	5 km/h und herstellerbedingte Vorgaben zum Toleranzabzug.	Herstellerbedingte Vorgaben.
<b>10. Spezielle Schulung des Messpersonals</b>	Erfolgreiche Absolvierung einer Schulung durch die Landespolizeischule (mit Lehrgangsbescheinigung); beim Einsatz von Handmessgeräten nur der Messposten 1.	Im Erlass „Verkehrsüberwachung durch die Polizei“ keine ausdrückliche Regelung; in Anl. 1 herstellerbedingte Vorgaben zur Schulung zu beachten; Bedienstete der Ordnungsbehörden: Ja.
<b>11. Messung durch Private<sup>5</sup></b>	Nein	Einsatz Privater nur als technische Hilfskräfte bei den Ordnungsbehörden für bestimmte, näher bezeichnete Handlungen.
<b>12. Anforderungen an das Messprotokoll</b>		
• Zwingend?	Ja	für Polizei vorgeschrieben, für Ordnungsbehörde empfohlen
• Muster?	Ja	Ja
<b>13. Anhalten des Fahrzeugs</b>		
• Zwingend?	Anhalten wird stets angestrebt, ausdrücklich vorgeschrieben beim Einsatz von Laserhandmessgeräten ohne Foto-/Videodokumentation und bei Geschwindigkeitsschätzungen.	Nach Möglichkeit ja. Unter Berücksichtigung der Sicherheit aller Verkehrsteilnehmer.
• Zweck?	Persönliche Ansprache, verkehrsaufklärerisches Gespräch, Gefahrensensibilisierung, ganzheitliche Kontrolle, grundsätzlich auch Überprüfung Alkohol, Drogen, Fahrerlaubnis, Fahrzeugzustand.	Verkehrsaufklärung, Förderung des Verständnisses für die Beachtung von Verkehrsregeln und bei Handlasermessgeräten grundsätzlich auch Angebot an den Betroffenen, das Messergebnis am Display selbst abzulesen.
<b>14. Weitere Regelungen</b>		Verkehrsüberwachung soll ausdrücklich flächendeckend wirken; Öffentlichkeitsarbeit ist aktiv zu betreiben.
	Bremen	Hamburg
<b>1. Titel der Richtlinie/Datum/Fundstelle</b>	Dienstanweisung der Polizei Bremen über das Verfahren bei Geschwindigkeitskontrollen und den Abstandsmessverfahren vom 29. 2. 2010, gesonderte Dienstanweisung für die Geschwindigkeitsmessung durch Hinterherfahren mit Video-Fahrzeugen; schriftl. Auskunft Senator für Inneres vom 27. 6. 2016. (Redaktionelle Überarbeitung).	Leitlinie der Geschwindigkeitsüberwachung aus dem Jahr 2002 und Auskunft der Behörde für Inneres und Sport der Freien und Hansestadt Hamburg vom 6. 6. 2016 (in Überarbeitung).
<b>2. Geltung für</b>		
• Polizei?	Geschwindigkeitsüberwachung ausschließlich durch die Polizei.	Geschwindigkeitsüberwachung ausschließlich durch die Polizei.
• Straßenverkehrsbehörde?	Nein	Nein
<b>3. Hintergrund der Geschwindigkeitsüberwachung und deren Ziele</b>	Verbesserung der Verkehrssicherheit, Lärmschutz, Verbesserung des Wohnumfeldes.	Verkehrsunfallprävention, Minimierung der Gefahren und Folgen von Unfällen, Verbesserung des Wohnumfeldes.
<b>4. Auswahl der Messstellen</b>		
• Kriterien	Vorrangige Berücksichtigung der Ergebnisse der örtlichen Unfalluntersuchung; Stellen, an denen sich Geschwindigkeitsüberschreitungen als besonders gefährlich erweisen und zur Sicherung sensibler Bereiche wie vor Schulen, Einrichtungen für Kinder oder Senioren; gebührende Berücksichtigung der Sicherheit des Verkehrs; bzgl. Laser nur Verkehrsräume, die sicheres Anhalten zulassen.	Konzentration auf: • Örtlichkeiten, an denen sich Unfälle mit Personenschäden häufen • Umfeld von besonders schützenswerten Einrichtungen, wie z. B. Schulen, Kindergärten, Spielplätzen, Altenheimen etc. • Örtlichkeiten, an denen erfahrungsgemäß Geschwindigkeitsüberschreitungen stattfinden.
<b>5. Zeitliche Regelungen</b>	Vorrangig Berücksichtigung der Ergebnisse der örtlichen Unfalluntersuchung.	Keine ausdrücklichen Vorgaben.
<b>6. Abstand zwischen Schild und Messung</b>	Nicht unmittelbar nach Beginn bzw. vor Ende der Geschwindigkeitsbeschränkung (im Regelfall mindestens 150 m).	Keine ausdrückliche Einschränkung.
<b>7. Ausnahmen zum Mindestabstand</b>	Ja, der Grund für die Unterschreitung ist im Messprotokoll zu vermerken.	
<b>8. Toleranzabzüge</b>	Bis 100 km/h 3 km/h und 3 % im Messbereich darüber. Videofahrzeuge: 5 km/h im Messbereich bis 100 km/h und 5 % im Messbereich darüber. Fahrtenschreiber bzw. EG-Kontrollgeräte: 6 km/h. Messungen durch Nachfahren bei geeichtem Fahrtenschreiber: 15 %, serienmäßigem Tacho: 15 % zzgl. 7 % des Skalenendwertes.	3 km/h im Messbereich von 25–100 km/h und 3 % im Messbereich darüber. Videofahrzeuge: 5 km/h im Messbereich bis 100 km/h und 5 % im Messbereich darüber.
<b>9. Toleranzgrenze Geschwindigkeit</b>	Nicht ausdrücklich vorgesehen.	5 km/h („Ahndungstoleranz“).
<b>10. Spezielle Schulung des Messpersonals</b>	Bedienung der Anlagen und Auswertung der Daten nur durch besonders geschultes und sachkundiges Personal (Schulungsbescheinigung); regelmäßige Wiederholung der Ausbildung nur für das Laser-Handmessgerät LaserPatrol der Firma Jenoptik; bei allen anderen Geräten keine Wiederholung der Ausbildung erforderlich.	Bedienung nur durch qualifiziert ausgebildetes Personal.
<b>11. Messung durch Private<sup>5</sup></b>	Bedienung des Messgerätes nur durch umfassend ausgebildete Beamte; der Einsatz privaten Messpersonals war und ist bisher nicht vorgesehen.	Nein
<b>12. Anforderungen an das Messprotokoll</b>		
• Zwingend?	Ja, handschriftlich; Mindestanforderungen: Funktionsprüfungen, Ablauf des Einsatzes und besondere Umstände.	Ja, mit Handskizze, anhand welcher eine nachträgliche Rekonstruktion der Messung ermöglicht wird.
• Muster?	Ja, Messprotokoll und Kontrollblatt.	Ja, entsprechender Vordruck.
<b>13. Anhalten des Fahrzeugs</b>		
• Zwingend?	Bei Messungen mit Laser und durch Nachfahren.	Bei Messungen mit dem Handlasergerät und bei ProViDa-Messungen.
• Zweck?	Vorhalt und Personalienfeststellung.	Beweisführung, verkehrsinformatives Gespräch (Bürgernähe).
<b>14. Weitere Regelungen</b>	Bei der Geschwindigkeitsmessung durch Hinterherfahren darf der Nachfahrabstand 100 m nicht überschreiten und die Messstrecke muss mindestens 300 m lang sein.	Betonung von Effektivität (größtmögliche positive Verhaltensbeeinflussung) und Effizienz (möglichst geringer Einsatz von Personal und Technik) der Geschwindigkeitskontrolle; intensive Öffentlichkeitsarbeit (aktuell Überarbeitung der Richtlinie).

	Hessen	Mecklenburg-Vorpommern
<b>1. Titel der Richtlinie/Datum/Fundstelle</b>	Erlass „Verkehrsüberwachung durch örtliche Ordnungsbehörden und Polizeibehörden vom 6.2.2015 – StAnz 9/2015 S. 182, schriftl. Auskunft des Hessischen Ministeriums für Inneres und Sport v. 19.12.2016.	Erlass zur Geschwindigkeitsüberwachung im öffentlichen Straßenverkehr vom 22.12.1995 in der Fassung vom 1.3.2003; Auskunft des Ministeriums für Inneres und Sport vom 16.6.2016.
<b>2. Geltung für</b> • Polizei? • Straßenverkehrsbehörde?	Ja Ja	Ja Ja
<b>3. Hintergrund der Geschwindigkeitsüberwachung und deren Ziele</b>	Unfallverhütung, Schutz der Bevölkerung vor Gesundheitsbeeinträchtigungen, Leichtigkeit des Verkehrs.	Verkehrsunfallprävention (Verhütung von Unfällen und Minderung der Unfallfolgen), flankierende Maßnahme zur Verkehrsberuhigung und Begrenzung schädlicher Umwelteinflüsse, Anhalten zu verkehrsgerechtem Verhalten.
<b>4. Auswahl der Messstellen</b> • Kriterien	In folgender Reihenfolge priorisierte Kriterien: • Unfallpunkte mit geschwindigkeitsbedingtem Unfallgeschehen • Strecken mit geschwindigkeitsbedingter hoher Unfallbelastung • Unfallgefahrenpunkte (z. B. Fußgängerüberwege, Bushaltestellen, unübersichtliche Einmündungen und Kreuzungen, Autobahnbaustellen) • besonders schutzwürdige Zonen (z. B. Schulen, Kindergärten, Krankenhäuser und Altenheime) • geschwindigkeitsbegrenzte und verkehrsberuhigte Zonen • Lärmschutz • sonst. Gründe	Konzentration auf: • Unfallhäufungsstellen mit vielen geschwindigkeitsbedingten schweren Unfällen • Stellen mit besonderen Gefährdungen (Wahrscheinlichkeit, dass sich Unfälle ereignen werden) • Zulässige Geschwindigkeit innerhalb geschlossener Ortschaften über 50 km/h (Ausfallstraßen) • fest installiert bei langfristiger Einflussnahme, mobil bei punktuell notwendiger Überwachung
<b>5. Zeitliche Regelungen</b>	Ja, zeitliche Schwerpunkte i. S.v. 4.	Nein
<b>6. Abstand zwischen Schild und Messung</b>	In der Regel mindestens 100 m.	Auf Kraftfahrstraßen und Autobahnen 250 m, ansonsten 100 m.
<b>7. Ausnahmen zum Mindestabstand</b>	Ja, wenn besonderer Grund vorliegt, Dokumentationspflicht.	In zu begründenden und zu dokumentierenden Ausnahmefällen.
<b>8. Toleranzabzüge</b>	Messgeräte: Von der PTB festgelegter Verkehrsfehler (ersichtlich aus PTB-Gerätezulassung oder Eichprotokoll). Fahrtsschreiber oder Kontrollgerät: 6 km/h	Herstellerseitig vorgegebene Toleranzwerte.
<b>9. Toleranzgrenze Geschwindigkeit</b>	5 km/h	5 km/h
<b>10. Spezielle Schulung des Messpersonals</b>	Polizeiakademie Hessen legt Mindeststandards fest nach denen geschult und aktualisiert werden muss, Fortbildung an anderer Stelle muss Mindeststandard entsprechen.	Gemäß Auflagen der PTB und der Gerätehersteller; ferner Fortbildungspflicht.
<b>11. Messung durch Private<sup>5</sup></b>	Nur technische Hilfe, z. B. beim Aufbau.	Ja, als technische Hilfskräfte für nicht-hoheitliche Aufgaben.
<b>12. Anforderungen an das Messprotokoll</b> • Zwingend? • Muster?	Ja Nein	Ja Ja
<b>13. Anhalten des Fahrzeugs</b> • Zwingend? • Zweck?	Nein, aber wünschenswert. Nachhaltige Wirkung.	Nicht grundsätzlich vorgeschrieben. Keine Angabe.
<b>14. Weitere Regelungen</b>	Keine aktive Tarnung der Messgeräte.	Jährliche Überprüfung der Wirksamkeit der Geschwindigkeitskontrollen.
	Niedersachsen	Nordrhein-Westfalen
<b>1. Titel der Richtlinie/Datum/Fundstelle</b>	Leitlinien für die Verkehrssicherheitsarbeit der Polizei, RdErl. des MI vom 3.5.2012; Richtlinien für die Überwachung des fließenden Straßenverkehrs durch Straßenverkehrsbehörden, Gem. RdErl des MI u. des MW vom 25.11.1994, zuletzt geändert durch Verwaltungsvorschrift v. 7.10.2010 und Auskunft des MI 16.6.2016.	Verkehrssicherheitsarbeit der Polizei NRW, RdErl. des Ministeriums für Inneres und Kommunales vom 2.11.2010; schriftl. Auskunft des Minist. für Inneres und Kommunales vom 14.6.2016. Ordnungsbehördengesetz vom 29.4.2014.
<b>2. Geltung für</b> • Polizei? • Straßenverkehrsbehörde?	Ja	Ja Ja (unter best. Voraussetzungen)
<b>3. Hintergrund der Geschwindigkeitsüberwachung und deren Ziele</b>	Verkehrsunfallprävention (insbesondere Verhütung von Unfällen mit schweren Folgen), Erhöhung der Verkehrssicherheit; Stärkung von Verantwortungsbewusstsein und gegenseitiger Rücksichtnahme der Verkehrsteilnehmer.	Ausrichtung an der Unfallentwicklung, insbesondere Reduzierung von Unfällen mit schweren Folgen; Förderung normgerechten Verhaltens.
<b>4. Auswahl der Messstellen</b> • Kriterien	Grundsätzlich Konzentration auf besonders unfallbelastete Streckenbereiche und in besonderem Maße gefährdete Personengruppen.	Keine
<b>5. Zeitliche Regelungen</b>	Grundsätzlich Konzentration auf besonders unfallbelastete Tageszeiten.	Keine
<b>6. Abstand zwischen Schild und Messung</b>	Mindestens 150 m („soll“).	Keine Regelung der Mindestentfernung.
<b>7. Ausnahmen zum Mindestabstand</b>	In begründeten Fällen (z. B. Gefahrenstellen, Gefahrenzeichen, Geschwindigkeitstrichter).	--
<b>8. Toleranzabzüge</b>	Von der PTB festgelegte Toleranzwerte.	• Toleranzwerte gemäß Zulassung der PTB • bei Verkehrsüberwachung mit Video-Fahrzeugen 5 km/h bis 100 km/h und 5 % darüber • bei Messungen durch Nachfahren 20 % des abgelesenen Tachowerts • bei Schablättlern von Kontrollgeräten 6 km/h
<b>9. Toleranzgrenze Geschwindigkeit</b>	5 km/h, ggf. auch darüber (z. B. aufgrund des jeweiligen Unfallgebildes).	5 km/h
<b>10. Spezielle Schulung des Messpersonals</b>	Qualifizierungsnachweis ist aktenkundig zu machen.	Besondere Schulungen.

<b>11. Messung durch Private<sup>5</sup></b>	Nein	Einsatz nur in Form eines Verwaltungshelfers.
<b>12. Anforderungen an das Messprotokoll</b>		
• Zwingend?	Ja, zu beanstandende Kraftfahrzeuge sind in zeitlicher Reihenfolge in ein Kontrollblatt einzutragen.	Ja, wobei Protokollierungen auf das Notwendige zu beschränken sind.
• Muster?	Nein	Ja, Vordrucke.
<b>13. Anhalten des Fahrzeugs</b>		
• Zwingend?	Grundsätzlich ja; nur durch Polizei.	Nein, Durchführung von Kontrollen mit und ohne Anhalten nach Entscheidung der Polizeibehörden in einem ausgewogenen Verhältnis. Verkehrsaufklärendes Gespräch.
• Zweck?	Verkehrsaufklärendes Gespräch.	
<b>14. Weitere Regelungen</b>	Häufige Betonung von Bürgernähe und Öffentlichkeitsarbeit; tarnende Mittel und Maßnahmen sind ausdrücklich unzulässig; polizeiliche und kommunale Verkehrsüberwachung sind aufeinander abzustimmen; für die Fotodokumentation sind ausdrücklich nur gedämpfte Elektronenblitzgeräte zulässig.	Bei Messungen durch Nachfahren mit unter 90 km/h mindestens 400 m Messstrecke, darüber mindestens 500 m; Überwachung durch die Kreisordnungsbehörden darf auf BAB und ähnlichen Straßen nur mit fest installierten Anlagen erfolgen (§ 48 II Ordnungsbehörden-gesetz).
	Rheinland-Pfalz	Saarland
<b>1. Titel der Richtlinie/Datum/Fundstelle</b>	Richtlinie „Kommunale Geschwindigkeitsüberwachung“, Rundschreiben des Ministeriums des Innern und für Sport vom 31.8.1999 (MinBl. 1999, S. 351), zuletzt geändert durch Rundschreiben des Ministeriums des Innern und für Sport vom 24.8.2004 (MinBl. 2004, S. 310); Auskunft des MI vom 6.6.2016; Richtlinie über die pol. Geschwindigkeitsüberwachung; Rundschreiben des Ministeriums des Innern und für Sport vom 1.2.2003; MinBl 2003, 190.	Erlass des Ministeriums für Inneres und Sport „Wahrnehmung der Verkehrsüberwachung durch Ortpolizeibehörden gemäß § 80 Abs. 4 Saarländisches Polizeigesetz“ vom 29.7.2004; Auskunft des genannten Ministeriums vom 24.8.2016.
<b>2. Geltung für</b>		
• Polizei?	Ja	Ja
• Straßenverkehrsbehörde	Ja, wobei ausdrücklich nur innerhalb geschlossener Ortschaften zuständig.	Verkehrsüberwachungsaktivitäten der Ortpolizeibehörden sind grundsätzlich nur auf Innerortsstraßen zulässig.
<b>3. Hintergrund der Geschwindigkeitsüberwachung und deren Ziele</b>	Verkehrsunfallprävention, Minderung von Unfallfolgen und schädlichen Umwelteinflüssen, Motivierung der Verkehrsteilnehmer zu verkehrsgerechtem und rücksichtsvollem Verhalten, Ergebnisse der Unfallauswertung und Erkenntnisse über sonstige Gefahrenstellen als Grundlage, Schwerpunktsetzung der Polizei auf Außerortsstraßen.	Verkehrsunfallprävention, Verbesserung der objektiven Verkehrssicherheitslage (Reduzierung der Anzahl der Verkehrsunfälle, Minimierung der Unfallfolgen) und Stärkung des subjektiven Sicherheitsgefühls, Verhinderung und Feststellung von Ordnungswidrigkeiten, Verbesserung des sicherheits- und umweltbewussten Verkehrsverhaltens.
<b>4. Auswahl der Messstellen</b>	Konzentration auf Unfallhäufungsstellen, -linien oder -gebiete sowie Gefahrenstellen (Stellen, an denen wiederholt wichtige Verkehrsregeln missachtet werden) und besonders schutzwürdige Bereiche (z. B. Schulwege, Nahbereich von Kindergärten, Krankenhäusern, Seniorenheimen, Kureinrichtungen, verkehrsberuhigte Bereiche).	Nach Analyse der Erkenntnisse von Verkehrsunfallkommissionen, Straßenverkehrsbehörden, örtlichen Unfalluntersuchungen, Verkehrsunfalllagebildern sowie Bürgerbeschwerden Konzentration auf: <ul style="list-style-type: none"> <li>• Unfallhäufungsstellen bzw. -linien</li> <li>• Gefährdungsanalysen</li> </ul>
<b>5. Zeitliche Regelungen</b>	Orientiert sich an der Beurteilung der örtlichen Verkehrssicherheitslage; Kontrollen sollen ausdrücklich auch an Wochenenden, Feiertagen und zur Nachtzeit erfolgen.	Nein, aber Konzentration auf zeitliche Delinquenzschwerpunkte.
<b>6. Abstand zwischen Schild und Messung</b>	In der Regel mindestens 100 m.	„nicht unmittelbar dahinter“ (aber im Wirkungsbereich der jeweiligen Verkehrszeichen).
<b>7. Ausnahmen zum Mindestabstand</b>	Unterschreitungsgründe sind zu protokollieren, im Einzelnen sind vorgeesehen: <ul style="list-style-type: none"> <li>• 50 m bei Geschwindigkeitstrichtern innerhalb der ersten Geschwindigkeitsstufe</li> <li>• in angemessener Weise am Anfang der Geschwindigkeitsbeschränkung bei Unfallhäufungsstelle, -linie oder -gebiet und besonderen Gefahrenpunkten (z. B. Kindergarten, Schule, Seniorenheim)</li> <li>• in angemessener Weise am Ende der Geschwindigkeitsbeschränkung, wenn es sich um eine Unfallhäufungsstelle, -linie oder -gebiet handelt und sonst eine Messung nicht möglich wäre</li> </ul>	Bei Kontrollen in schutzwürdigen Bereichen oder bei spezifischen örtlichen Gegebenheiten mit entsprechender Dokumentationspflicht im Messprotokoll.
<b>8. Toleranzabzüge</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• grundsätzlich: <ul style="list-style-type: none"> <li>3 km/h bei Messwert bis 100 km/h</li> <li>4 km/h bei Messwert 101–133 km/h</li> <li>5 km/h bei Messwert 134–166 km/h</li> <li>6 km/h bei Messwert 167–200 km/h</li> <li>7 km/h bei Messwert 201–233 km/h</li> <li>8 km/h bei Messwert 234–250 km/h</li> </ul> </li> <li>• beim Einsatz einer Verkehrsvideoanlage 5 km/h Abzug bis 100 km/h und 5 % Abzug oberhalb 100 km/h</li> <li>• bei Messung durch Nachfahren 20 % des abgelesenen Tachowertes (Tachos in Dienstfahrzeugen sind grundsätzlich ungeeicht)</li> <li>• 6 km/h bei Schaublättern von Fahrtschreibern und EG-Kontrollgeräten</li> </ul>	Gemäß PTB-Zulassung und Eichschein des jeweiligen Gerätes.
<b>9. Toleranzgrenze Geschwindigkeit</b>	5 km/h	<ul style="list-style-type: none"> <li>• bis einschließlich 50 km/h grundsätzlich 5 km/h</li> <li>• über 50 km/h 10 % der jeweils zulässigen Höchstgeschwindigkeit im verkehrsberuhigten Bereich Schrittgeschwindigkeit 10 km/h plus 5 km/h Opportunitätstoleranz und 3 km/h Gerätetoleranz, Einstellwert 19 km/h.</li> </ul>
<b>10. Spezielle Schulung des Messpersonals</b>	Entsprechende Ausbildung bzgl. Polizei; Bescheinigung über den Besuch eines entsprechenden Lehrgangs bei der Landespolizeischule für Bedienstete der Ordnungsbehörden, vgl. Landesverordnung über die kommunalen Vollzugsbeamten/innen/ten sowie die Hilfspolizei-beamtinnen/ten.	Beschulung und Qualifizierung bzgl. Polizei und abgeschlossene einschlägige Ausbildung für Bedienstete der Ortpolizeibehörden.
<b>11. Messung durch Private<sup>5</sup></b>	Nur bei kommunaler Geschwindigkeitsüberwachung: Nicht-hoheitliche technische Hilfe; Leitung des gesamten Messvorgangs stets durch Hilfspolizeibeamten Filmentwicklung durch Private, nicht Auswertung.	Nur für Ortpolizeibehörden im Ausnahmefall in sehr beschränktem Umfang (Verwaltungshelfer) möglich.
<b>12. Anforderungen an das Messprotokoll</b>		
• Zwingend?	Ja; Mindestanforderungen: Protokollierung von Aufstellung des Messgerätes, Durchführung der Funktionsprüfung und Ablauf des Messeinsatzes, Namen der eingesetzten Beamten und vorhandenen Zeugen.	Ja, Messprotokoll und Kontrollblatt mit den Detailangaben zu jeder Messung.
• Muster?	Ja, Vordrucke, deren Inhalt jedoch nicht durch das Ministerium vorgegeben ist.	Teilweise (je nach Gerät).

<b>13. Anhalten des Fahrzeugs</b> • Zwingend?	Nein, aber anzustreben; auch kommunale Behörde kann mit eigenem Personal (Hilfspolizeibeamte) Anhaltekommandos einsetzen, allerdings wird hiervon derzeit kein Gebrauch gemacht.	Nur Polizei („soll“), aber nicht bei Gefährdung oder wenn keine eindeutige Erkennbarkeit als Polizeibeamter; bei Laser-GMG vorgeschrieben.
• Zweck?	Identifizierung und Verkehrsgespräch über die Gefährlichkeit von Geschwindigkeitsüberschreitungen	Ganzheitliche Kontrolle und verkehrspädagogische Wirkung.
<b>14. Weitere Regelungen</b>	Ausdrücklicher Hinweis auf das Schreiben des Ministeriums für Wirtschaft, Verkehr, Landwirtschaft und Weinbau „Örtliche Untersuchung der Straßenverkehrsunfälle“ vom 10. 1. 2000 in der jeweils gültigen Fassung; grundsätzlich nur Einsatz von mobilen Geschwindigkeitsmessanlagen; die Einrichtung stationärer Geschwindigkeitsmessanlagen unterliegt der Zustimmung des Ministeriums des Innern und für Sport; Hilfspolizeibeamte müssen Dienstkleidung tragen; im Falle kommunaler Geschwindigkeitsüberwachung sind Messung und Auswertung organisatorisch getrennt durchzuführen.	Verhältnismäßig umfangreiche Ausführungen zur Bekanntgabe von Geschwindigkeitskontrollen in den Medien sowie zur Dokumentationspflicht bei Nachfahren mit ungeeichetem Tacho (u. a. spezielles Messkontrollblatt); Schrittgeschwindigkeit gilt bis 10 km/h als eingehalten; Bedienstete der Ortspolizeibehörden haben Uniformen oder uniformähnliche Kleidung zu tragen und auf Verlangen einen behördlichen Ausweis vorzuzeigen.
Sachsen	Sachsen	Sachsen-Anhalt
<b>1. Titel der Richtlinie/Datum/Fundstelle</b>	Verwaltungsvorschrift des SMI zur Überwachung des Straßenverkehrs vom 21. 5. 2014 (SächsABl. S. 759) und schriftliche Auskunft des MI vom 13. 6. 2016.	Grundsätze für die Verkehrsüberwachung durch Polizei und Kommunen (RdErl. des MI vom 6. 3. 2009, MBl. LSA Nr. 12/2009 vom 30. 3. 2009) und schriftliche Auskunft des MI vom 10. 6. 2016.
<b>2. Geltung für</b> • Polizei? • Straßenverkehrsbehörde	Ja Ja	Ja
<b>3. Hintergrund der Geschwindigkeitsüberwachung und deren Ziele</b>	Vorrangig Reduzierung der Anzahl der Verkehrsunfälle, Minderung der Unfallfolgen und Schutz schwacher Verkehrsteilnehmer, Überwachungsdruck, Generalprävention.	Verbesserung des Verkehrsverhaltens und der objektiven Verkehrssicherheitslage, Stärkung der subjektiven Sicherheit, Vermeidung von Verkehrsunfällen und Minimierung ihrer erheblichen Folgen, Minderung von Umweltbeeinträchtigungen, sorgfältige Analysen der aktuellen Verkehrssicherheitslage, möglichst hoher Überwachungsdruck, keine fiskalischen Erwägungen.
<b>4. Auswahl der Messstellen</b> • Kriterien	Insbesondere die ständige Auswertung der örtlichen Unfalluntersuchungen, vor allem Analysen der elektronischen Unfalltypenkarte; als Schwerpunkte in Betracht kommen: • örtliche • zeitliche • unfallursachen- und deliktsbezogene • verkehrsteilnehmer- und verkehrsartenbezogene • verkehrsraumbezogene	Möglichst flächendeckende Überwachungstätigkeit, wobei Konzentration auf Gefahrenstellen: • erkannte Unfallhäufungsstellen und -linien • Gefahrengebiete, in denen sich häufig gefährdete Verkehrsteilnehmer bewegen (z. B. Fußgänger, Kinder, Senioren, Fahrradfahrer)
<b>5. Zeitliche Regelungen</b>	Zeitliche Schwerpunkte kommen in Betracht.	Grundsätzlich jederzeit, jedoch Konzentration auf gefährdungsrelevante Zeiten.
<b>6. Abstand zwischen Schild und Messung</b>	Grundsätzlich mindestens 150 m („soll“).	Mindestens 100 m („soll“).
<b>7. Ausnahmen zum Mindestabstand</b>	Ja, in begründeten Ausnahmefällen, z. B. bei Gefahrenstellen, Gefahrenzeichen und Geschwindigkeitstrichtern.	In begründeten Fällen wie z. B. bei Schulwegen und kurzen Ortsdurchfahrten; Begründung ist im Messprotokoll zu vermerken.
<b>8. Toleranzabzüge</b>	• bei technischen Geräten 3 km/h bis 100 km/h, darüber 3 % des Messwertes, aufgerundet auf den nächsten ganzzahligen Wert • Nachfahren ohne geeichtes Messgerät: 20 % der abgelesenen Geschwindigkeit abziehen und das Ergebnis auf den nächsten ganzzahligen Wert abrunden • bei videografischen Aufzeichnungen 5 km/h bis 100 km/h, darüber 5 % des Messwertes abziehen, das Ergebnis ist auf den nächsten ganzzahligen Wert abzurunden • bei Heranziehung von Kontrollgeräten (Fahrtenstreifen) 6 km/h	Gemäß der in der PTB-Zulassung oder im Eichschein bzw. in der Bedienungsanleitung individuell vorgegebenen Gerätetoleranz. Durch Nachfahren: • mit geeichtem Kontrollgerät oder justiertem bzw. geeichtem Tacho 15 % der abgelesenen Geschwindigkeit • mit ungeeichtem Kontrollgerät oder unjustiertem Tacho 20 % der abgelesenen Geschwindigkeit
<b>9. Toleranzgrenze Geschwindigkeit</b>	Bis 5 km/h „in der Regel“ keine Ahndung; bei Messung durch Nachfahren ohne geeichtes Messgerät 15 km/h Toleranz.	10 % der jeweils zulässigen Höchstgeschwindigkeit, maximal jedoch 10 km/h; in besonders begründeten Fällen kann die Opportunitätstoleranz reduziert oder erhöht werden, wobei die Begründung im Messprotokoll zu vermerken ist. Ausnahme für Messung durch Nachfahren, denn dann Verfolgung des Verstoßes nur, wenn die um die Gerätetoleranz (s. o.) reduzierte Geschwindigkeit mindestens 20 km/h über der zulässigen Geschwindigkeit steht. Ausnahme für Verkehrsüberwachung mit Video-Fahrzeugen: keine Opportunitätstoleranz.
<b>10. Spezielle Schulung des Messpersonals</b>	Bei Verwendung mobiler eichpflichtiger Technik darf nur dafür nachweislich ausgebildetes Bedienpersonal eingesetzt werden.	Erwerb einer „Bedienberechtigung“ für das jeweilige Messgerät, Nachschulungen und Fortbildungen.
<b>11. Messung durch Private<sup>5</sup></b>	Ausdrücklich nur technisch-manuelle Hilfsdienste wie z. B. • Bereitstellung der Technik • Einlegen und Entnahme der Speichermedien • Entwickeln von Filmmaterial • Auslesen elektronischer Speichermedien und technisches Aufbereiten der Messdateien • Aufstellen und Justieren von Messgeräten	Nein
<b>12. Anforderungen an das Messprotokoll</b> • Zwingend? • Muster?	Ja Ja, einheitlicher Vordruck für den Polizeivollzugsdienst.	Ja, unter Umständen mit Kontrollblatt als Anlage zu Beweiszwecken. Ja, Vordruckkatalog.
<b>13. Anhalten des Fahrzeugs</b> • Zwingend?	Grundsätzlich ja (nur Polizeivollzugsdienst); grundsätzlich ist Warnkleidung zu tragen. Gespräch über das Ziel der Maßnahme und die mit dem Fehlverhalten verbundenen Gefahren; Hintergrund ist auch der ganzheitliche Ansatz der Kontrollen: Sicherheit des Fahrzeugs, Eignung des Fahrers und Belange der Kriminalitätsbekämpfung (besonderes Augenmerk auf Alkohol- und Drogendelikte).	Grundsätzlich ja, soweit möglich; bei Messungen mit Hand-Laser-Messgeräten ausdrücklich vorgeschrieben; in jedem Fall nur Polizei. Eindeutige Identifizierung und verkehrserzieherisches Gespräch, ganzheitlicher Kontrollansatz.

<b>14. Weitere Regelungen</b>	<p>Gegenseitige Ergänzung der Verkehrsüberwachungsmaßnahmen des Polizeivollzugsdienstes und der örtlich zuständigen Verwaltungsbehörden anzustreben; dazu mindestens zweimal jährlich Abstimmungen der Maßnahmen.</p> <p>Die Polizeidirektionen erstellen jährlich Verkehrssicherheitslagebilder und Konzeptionen für die systematische Verkehrsüberwachung; die Polizei soll Kontrollmaßnahmen mit benachbarten Dienststellen abstimmen, auch grenzüberschreitend.</p> <p>Verkehrsüberwachung setzt ausdrücklich keine Unfallauffälligkeit am jeweiligen Ort voraus; auf Verlangen der kontrollierten Person ist die Verkehrskontrolle zu bescheinigen.</p> <p>Bedienungsanleitung des Herstellers und Zulassungsschein der PTB sind zu beachten und Einhaltung bzw. Gültigkeit zu protokollieren.</p> <p>Ausführliche Regelungen zum Datenschutz und zu Aufbewahrung und Anforderung von Beweismitteln.</p> <p>Relativ umfangreiche Regelungen zur Geschwindigkeitsmessung durch videografische Aufzeichnungen („Videotrupp“), durch Nachfahren ohne geeichtes Messgerät, zu Abstandsmessungen und zur Heranziehung von Kontrollgeräten (Fahrtschreiber); letztere ist grundsätzlich auf den Kontrolltag und den vorangegangenen Arbeitstag zu beschränken.</p>	<p>Tarnende Mittel nur in Ausnahmefällen („wenn unumgänglich“) und mit entsprechender umfassender begleitender Öffentlichkeitsarbeit; verhältnismäßig umfangreiche Regelungen der Geschwindigkeitsüberwachung mit Video-Fahrzeugen sowie durch Nachfahren und des Absehens vom Grundsatz des Anhaltens.</p>
	Schleswig-Holstein	Thüringen
<b>1. Titel der Richtlinie/Datum/Fundstelle</b>	Richtlinie für die polizeiliche und die kommunale Geschwindigkeitsüberwachung vom 3.3.2011 (Innenministerium/Landespolizeiamt und Landesbetrieb Straßenbau und Verkehr) und Auskunft des Landesbetriebes Straßenbau und Verkehr Schleswig – Holstein vom 29.2.2016 (Verlängerung der Richtlinie bis 28.2.2021).	Richtlinie für die polizeiliche Verkehrsüberwachung des Thüringer Innenministeriums vom 20.9.1991 und Auskunft des Thüringer Ministeriums für Inneres und Kommunales vom 16.6.2016. Stand 31.12.2016.
<b>2. Geltung für</b>		
• Polizei?	Ja	Ja
• Straßenverkehrsbehörde	Ja	Ja
<b>3. Hintergrund der Geschwindigkeitsüberwachung und deren Ziele</b>	Reduzierung von Verkehrsunfällen; Verbesserung des Verkehrsklimas; Schutz schwacher Verkehrsteilnehmer; Reduzierung von Umweltbelastungen; Hebung der Verkehrsmoral.	Veranlassung der Verkehrsteilnehmer zu verkehrsgerechtem und besonnenem Verhalten; vorbeugende Wirkung; Verhütung von Verkehrsunfällen, Behinderungen, Belästigungen und schädlichen Auswirkungen auf die Umwelt; lückenlose Verkehrsüberwachung weder möglich noch wünschenswert; Vermeidung von Gefahren und Stauungen.
<b>4. Auswahl der Messtellen</b>		
• Kriterien	<ul style="list-style-type: none"> <li>• besondere Berücksichtigung von Unfallhäufungsstellen und -linien</li> <li>• besondere Gefahrenstellen, wie z.B. Schulwege, gefährliche Straßenführung, Kuppen, Einmündungen</li> <li>• Deliktsbrennpunkte</li> <li>• besondere Einrichtungen (Kindergärten, Schulen, Krankenhäuser, Pflegeheime usw.)</li> <li>• Baustellen</li> <li>• Bürgerbeschwerden</li> <li>• Lärmbelästigung</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Unfallbrennpunkte/Unfallschwerpunkte</li> <li>• Unfallgefahrenpunkte (Stellen, an denen eine erhöhte Wahrscheinlichkeit von Unfällen besteht)</li> <li>• sonstige Bereiche, die bei Geschwindigkeitsüberschreitung gefährlich werden können</li> <li>• Lärmbelästigung</li> </ul>
<b>5. Zeitliche Regelungen</b>	Zeitliche und örtliche Streuung zwecks Flächendeckung.	Orientierung an zeitlichen Brennpunkten.
<b>6. Abstand zwischen Schild und Messung</b>	Mind. 100 m.	Mindestens 200 m („sollen“).
<b>7. Ausnahmen zum Mindestabstand</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Geschwindigkeitstrichter</li> <li>• besondere Gefahrstellen</li> <li>• Tempo-30-Zonen (20 m)</li> <li>• sonstige begründete Fälle, z.B. Kindergärten, Schulen und Seniorenheime</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Geschwindigkeitstrichter (100 m, nicht in erster Stufe)</li> <li>• Unfallschwer- und Unfallgefahrenpunkte, wenn jeweils Messung sonst nicht möglich</li> <li>• besondere Verkehrsverhältnisse, z.B. bei Schulen oder Fabrikein- und -ausfahrten, Fehlen von Gehsteigen</li> <li>• notwendige Messung auf kurzer Strecke sonst nicht möglich</li> </ul>
<b>8. Toleranzabzüge</b>	<p>Radar, Lichtschranke, Laser: 3 km/h bei Messwerten bis 100 km/h bzw. 3 % bei Werten über 100 km/h.</p> <p>Multanova 6F (Moving-Betrieb): 4 km/h bei Messwerten bis 100 km/h bzw. 4 % des Messwertes bei Werten über 100 km/h (erhöht sich unter Umständen auf 7 km/h bzw. 7 %).</p> <p>Nachfahren mit geeichtem Tacho 10 % und mit ungeeichtem Tacho 20 %.</p> <p>Video-Kamerawagen: 5 km/h bei Messwerten bis 100 km/h, Messstrecke mind. 300 m bzw. 5 %, bei Werten über 100 km/h. Messstrecke mind. 500 m.</p> <p>Kontrollgerätaufzeichnungen: 6 km/h.</p> <p>Ermittlung nach dem Weg-Zeit-Gesetz bei Abstandsmessungen von Brücken mit Videoanlagen: bei einer Messstrecke von 50 m Zuschlag von 0,8 m.</p>	<p>Grundsätzlich 3 km/h bei Messwerten bis 100 km/h bzw. 3 % bei Werten über 100 km/h.</p> <p>Ausnahmen: TraffipaxSpeedophot (Moving-Einsatz) sowie ProViDa-System: 5 km/h bei Messwerten bis 100 km/h bzw. 5 % bei Werten über 100 km/h.</p> <p>Nachfahren mit – ungeeichtem Tachometer 20 % – geeichtem Tachometer 10 %</p> <p>Videoanlage und Datengenerator 10 % Fahrtschreiber: 5 km/h EG-Kontrollgeräte: 6 km/h Funk-Stopp-Messverfahren: 0,7 Sekunden</p>
<b>9. Toleranzgrenze Geschwindigkeit</b>	5 km/h	In der Regel 5 km/h, ausnahmsweise bis 10 km/h, ganz ausnahmsweise bis 20 km/h (besondere Kontrollen).
<b>10. Spezielle Schulung des Messpersonals</b>	Ja, Regelung in speziellen Erlassen.	Spezielle Ausbildung, bei kommunalen Mitarbeitern möglichst Schulung durch Seminarteilnahme am Ausbildungszentrum der Thüringer Polizei.
<b>11. Messung durch Private<sup>5</sup></b>	Nein	Nein
<b>12. Anforderungen an das Messprotokoll</b>		
• Zwingend?	Ja, Regelung in speziellen Erlassen.	Ja
• Muster?	Ja, Regelung in speziellen Erlassen.	Ja
<b>13. Anhalten des Fahrzeugs</b>		
• Zwingend?	Ja, beim Einsatz von Handmessgeräten („stets“) und bei der mobilen Geschwindigkeitsüberwachung („grundsätzlich“), Anhaltekontrollen ausschließlich durch Polizeibeamte	Grundsätzlich ja, jedoch nicht, wenn Personen hierdurch gefährdet oder behindert werden; zur Nachtzeit sind Anhaltestellen ausreichend auszuleuchten.
• Zweck?	Fahrzeugführerfeststellung und Einleitung von Sicherheitsleistungsverfahren bei Ausländern, zugleich auch Präventionsgespräch.	Aufklärendes Gespräch, Motivierung zu künftig verkehrsgerechtem Verhalten, Hinweis auf schädliche Umweltauswirkungen.