

Ministerium für Inneres, Kommunales,
Wohnen und Sport | Postfach 71 25 | 24171 Kiel

Staatssekretärin

An den
Vorsitzenden des Finanzausschusses
des Schleswig-Holsteinischen Landta-
ges
Herrn Lars Harms, MdL
Landeshaus
24105 Kiel

Schleswig-Holsteinischer Landtag
Umdruck 20/200

nachrichtlich:
Frau Präsidentin
des Landesrechnungshofs
Schleswig-Holstein
Dr. Gaby Schäfer
Berliner Platz 2
24103 Kiel

gesehen
und weitergeleitet
Kiel, den 23. September 2022



über das:
Finanzministerium
des Landes Schleswig-Holstein
Düsternbrooker Weg 64
24105 Kiel

18. September 2022

Mein Zeichen: 33904/2021

**Bemerkungen 2020 des Landesrechnungshofs Schleswig-Holstein mit Bericht zur
Landeshaushaltsrechnung 2018;**

Beschlussempfehlung der AG „Haushaltsprüfung“ vom 3.5.2021, Umdruck 19/5720

Sehr geehrter Herr Vorsitzender,

der Finanzausschuss hat im Rahmen seiner Befassung mit den Bemerkungen 2020 des Landesrechnungshofs Schleswig-Holstein mit Bericht zur Landeshaushaltsrechnung 2018 die Auffassung des Landesrechnungshofs zur Kenntnis genommen, dass die Auslastung der Einsatzmittel der spezialisierten Verkehrsüberwachung in der Landespolizei optimiert werden soll.

Das Innenministerium wurde gebeten, dem Finanzausschuss über das Ergebnis der Neu- ausrichtung der Geschwindigkeitsüberwachung auf Bundesautobahnen sowie der Prüfung

des verstärkten Einsatzes von Verwaltungskräften bei der Verkehrsüberwachung bis zum 30. September 2022 zu berichten. Dieser Bitte komme ich gerne nach.

1. Vorbemerkung

Die Landespolizei hat ein weites Aufgabenspektrum zu erfüllen. Neben der Kriminalitätsbekämpfung und der Einsatzwahrnehmung ist auch die spezialisierte Verkehrsüberwachung eine Aufgabe, die bei begrenzten Ressourcen im Rahmen der Aufrechterhaltung der Aufgabensymmetrie entsprechend gewichtet werden muss.

Die polizeiliche Geschwindigkeitsüberwachung orientiert sich taktisch an der gemeinsamen Richtlinie des MWVATT und des MIKWS für die polizeiliche und kommunale Geschwindigkeitsüberwachung (Anlagen).

Dieser Erlass ist jüngst zum 1.1.2022 inhaltlich überarbeitet und neu in Kraft gesetzt worden. Er bestimmt die Parameter für die Auswahl der Messstellen und den Einsatz der mobilen und stationären Geschwindigkeitsüberwachungstechnik. Unter anderem wurden Regeln für den Einsatz semi-stationärer Messanlagen („Blitzer-Anhänger“) eingefügt.

Handlungsleitend für die Ausrichtung der polizeilichen Verkehrsüberwachung ist hierbei im Wesentlichen die aktuelle Verkehrssicherheitslage. Fiskalische Überlegungen finden seitens der Polizei in diesem Zusammenhang nicht statt. Wirtschaftliche Aspekte im Hinblick auf den zweckmäßigen Einsatz des Verkehrsüberwachungsgeräts werden im Gegensatz dazu jedoch selbstverständlich vorgenommen. Diese wurden, neben taktischen Überlegungen, auch bei der Festlegung von Mindestvorgaben hinsichtlich des Verkehrsüberwachungsgeräteeinsatzes durch die AG Stellenverteilung 2018 berücksichtigt. An diesen Vorgaben orientierte sich auch der Landesrechnungshof.

Eine im Jahr 2019 vorgenommene Nachberechnung der AG Stellenverteilung hat im Bereich der spezialisierten Verkehrsüberwachung eine Personalverstärkung von +20 Polizeivollzugsbeamtinnen und -beamten ergeben. Diese Stellen wurden zwischenzeitlich vollumfänglich den Verkehrsüberwachungsdienststellen zugewiesen.

2. Auslastung der Einsatzmittel des PVÜD

Orientiert an den Erhebungen des Berichts des Landesrechnungshofs wird die Auslastung des Geschwindigkeitsüberwachungsgeräts des Polizei-Verkehrsüberwachungsdienstes Neumünster, der für die Geschwindigkeitsüberwachung auf Bundesautobahnen zuständig ist, laufend überprüft. Die pandemiebedingte veränderte Verkehrs-Einsatz- und Personallage erschwert einen Jahresvergleich. Darüber hinaus wird seitens des PVÜD derzeit laufend und nicht zuletzt aufgrund des technischen Fortschritts eine veränderte taktische Schwerpunktsetzung im Einsatz vorgenommen. Diese neuen Schwerpunktsetzungen werden im Folgenden dargestellt:

2.1 Videofahrzeuge

Die vereinbarten Auslastungsvorgaben der Videokraftfahrzeuge wurden im Jahr 2021 trotz der Pandemiesituation zu 68,4% erfüllt. In den ersten beiden Quartalen 2022 lag die Auslastungsquote sogar bei 83,46% und konnte somit wieder deutlich gesteigert werden.

2.2 Moving-Radar-Kraftfahrzeuge

Die Moving-Kraftfahrzeuge (Fahrende Radarfahrzeuge) werden aufgrund überholter und anfälliger Analogtechnik zurzeit sukzessive ausgemustert. Eine direkte Nachfolgetechnik gibt es nicht. Die bisher auf diesen Fahrzeugen eingesetzten Polizeivollzugsbeamtinnen und -beamten besetzen im Rahmen der Neuausrichtung nunmehr andere Einsatzmittel, deren Auslastung damit erhöht werden kann.

2.3 Geschwindigkeitsmessanlagen Vitronic

Die unter 2.2 beschriebenen Stilllegungsbestrebungen der Moving-Kraftfahrzeuge führten seitens des PVÜD Neumünster u.a. zu einer Schwerpunktverlagerung auf die vorhandenen Vitronic-Messanlagen.

Dabei wurde eine der drei vorhandenen Anlagen auf einen im Jahr 2021 beschafften Enforcement-Trailer (Messanhänger) verbaut und eingesetzt.

Insgesamt wurden die folgenden Einsatzdaten ermittelt und damit eine deutlich höhere Erfüllungsquote festgestellt werden.

Vitronic					
2021		2022	1 und 2. Quartal		
571	Messeinsätze	297	Messeinsätze		
400	Richtwert	200	Richtwert		
143%	Erfüllungsquote	149%	Erfüllungsquote		

2.4 Enforcement- Trailer

Zur intensiven Überwachung von Baustellen und anderen geschwindigkeitsreduzierten Bereichen sowie zur nachhaltigen Geschwindigkeitsreduzierung in Gefahrenbereichen auf Bundesautobahnen wurde ein Geschwindigkeitsüberwachungsanhänger (Enforcement-Trailer) für die Landespolizei beschafft und mit einer vorhandenen Messanlage bestückt. Dieses Vorhaben wurde vom Landesrechnungshof ausdrücklich begrüßt. Die Innenministerin hatte in ihrem letzten Bericht die Beschaffung verkündet. Das Fahrzeug wurde im Mai 2021 ausgeliefert und wird seitdem mit Unterbrechungen eingesetzt. Personal wird lediglich für Auf- und Abbau sowie für die Auswertung der Messergebnisse benötigt. Der Messanhänger dient in erster Linie zur Schließung von Auslastungslücken.

Allein im Jahr 2021 war der Anhänger insgesamt 2341 Stunden im Einsatz. Die hohen Be-
anstandungsquoten durch diese Anlage sowie die Steigerung der Überwachungsaktivitäten der Kommunen bringen die Auswertekapazitäten des Landespolizeiamts immer wieder

an ihre Grenzen, so dass ein Dauerbetrieb nicht durchgängig möglich ist.

3. Neufassung der Geschwindigkeitsüberwachungsrichtlinie

Die Richtlinie für die polizeiliche und die kommunale Geschwindigkeitsüberwachung in Schleswig-Holstein (Anlage 1) wurde im Jahr 2021 neu gefasst. Diese trat am 1.1.2022 in Kraft und wurde durch den Landespolizeidirektor durch Einführungserlass vom 21.01.2022 für die Landespolizei übernommen (Anlage 2).

In Bezug auf die Geschwindigkeitsüberwachung auf Bundesautobahnen wird darin festgelegt, dass Messeinsätze auf Bundesautobahnen, insbesondere wegen der damit einhergehenden hohen Gefährdung des eingesetzten Messpersonals, ausschließlich durch die Landespolizei durchzuführen sind. Diese Messeinsätze werden dabei grundsätzlich durch den PVÜD Neumünster durchgeführt und nur im Einzelfall nach Abstimmung mit dem PVÜD von anderen Polizeidienststellen vorgenommen um die Qualitätsstandards der Verkehrsüberwachung auf Bundesautobahnen und der Fläche in einem ausgewogenen Verhältnis zu belassen.

4. Einsatz von Tarifpersonal auf Messfahrzeugen auf Bundesautobahnen

Hinsichtlich des Einsatzes von Tarifpersonal auf Video-Kraftfahrzeugen wurde bereits 2014 und zuletzt 2020 eine Prüfung durchgeführt. Die Innenministerin hat bereits in ihrer letzten Stellungnahme zum Prüfbericht des Landesrechnungshofes ausgeführt, dass ein solches Vorhaben aus polizeitaktischer Sicht fachlich abzulehnen ist. Neben dem Erfordernis zur Ausübung des Anhalterechts gem. § 36 Abs. 5 StVO besteht regelmäßig im Rahmen der durchzuführenden Anhaltekontrollen das Erfordernis der Vollzugsbeamteneigenschaft, um Vollzugsmaßnahmen bis hin zur Anwendung unmittelbaren Zwangs durchführen zu können. Insbesondere bei Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmern, welche zuvor wegen Aggressionsdelikten auffällig geworden sind, muss im Rahmen der Kontrollen mit unvorhersehbarem aggressiven Verhalten gegenüber den tätig werdenden Einsatzkräften gerechnet werden.

Die damit einhergehenden Sicherheitserfordernisse sind überragend und der Einsatz von Tarifpersonal bei der Polizei auf Bundesautobahnen daher aus polizeifachlicher Sicht nach wie vor abzulehnen.

Die Auswertung von Geschwindigkeitsverstößen erfolgt aber selbstverständlich ausschließlich durch Tarifpersonal.

Mit freundlichen Grüßen

gez. Magdalena Finke

Anlagen

**Richtlinie
für die polizeiliche und die kommunale
Geschwindigkeitsüberwachung
in Schleswig-Holstein**

**Ministerium für Inneres, ländliche Räume,
Integration und Gleichstellung (MILIG) / Landespolizeiamt
Schleswig-Holstein (LPA SH)
- Az.: IV LPA 131-82.62 -**

**Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Arbeit, Technologie
und Tourismus (MWVATT) / Landesbetrieb Straßenbau und
Verkehr Schleswig-Holstein (LBV.SH)
- Az.: LS 43108-641-164/2021 -**

Inhaltsverzeichnis

1.	Ziele der Geschwindigkeitsüberwachung.....	3
2.	Zuständigkeiten/Rechtslage.....	3
2.1	Zuständigkeiten der Polizei.....	3
2.2	Zuständigkeiten der Kommunen.....	3
3.	Planung von Einsatzmaßnahmen zur Geschwindigkeitsüberwachung	4
4.	Auswahl sowie Anforderungen an Geschwindigkeitsmessstellen	5
5.	Geschwindigkeitsüberwachungsmaßnahmen	5
5.1	Mobile Geschwindigkeitsüberwachung	6
5.2	Stationäre und semistationäre Geschwindigkeitsüberwachung.....	6
5.2.1	Anhaltekontrollen	7
5.2.2	Einsatz von Handmessgeräten	7
5.3	Geschwindigkeitsüberwachung mit ortsfesten Anlagen	7
5.4	Einsatz stationärer Verkehrsüberwachungssysteme auf Brücken	8
5.5	Feststellungen durch Auswertung technischer Aufzeichnungen	8
6.	Toleranzen/ Schrittgeschwindigkeit	8
6.1	Allgemeines.....	8
6.2	Kontrollen mit Radar-, Lichtschranken- und Lasergeschwindigkeitsmessgeräten	8
6.3	Messungen mit Multanova 6F im Movingbetrieb	8
6.4	Messungen mit Videowagen.....	9
6.5	Messungen mit stationären Verkehrsüberwachungssystemen von Brücken	9
6.6	Feststellungen aufgrund von Kontrollgeräteaufzeichnungen (analog und digital).....	10
6.7	Messungen durch Nachfahren	10
7.	Hinweise	10
8.	Öffentlichkeitsarbeit	10

1. Ziele der Geschwindigkeitsüberwachung

Geschwindigkeitsüberschreitungen sind häufige und gefährliche Verkehrsnormenverletzungen. Nicht angepasste Geschwindigkeit und Überschreiten der zulässigen Geschwindigkeit gehören zu den Hauptunfallursachen. In der Missachtung bestehender Geschwindigkeitsbegrenzungen zeigt sich im Besonderen die mangelnde Disziplin und das fehlende Verantwortungsbewusstsein vieler Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer. Daher kommt der repressiven Geschwindigkeitsüberwachung - neben der Prävention und einer sicheren Gestaltung des Verkehrsraumes - eine besondere Bedeutung zu. Die Fahrzeugführerinnen und Fahrzeugführer sollen zu regelkonformem und rücksichtsvollem Verhalten im Straßenverkehr veranlasst werden. Es gilt, die Anzahl der verletzten und getöteten Menschen zu reduzieren.

Die Geschwindigkeitsüberwachung dient unter besonderer Berücksichtigung deliktsbezogener Unfallhäufungsstellen folgenden Zielen:

- Reduzierung der Anzahl geschwindigkeitsbedingter Verkehrsunfälle
- Verbesserung des Verkehrsklimas
- Schutz schwacher Verkehrsteilnehmer
- Reduzierung verkehrsbedingter Umweltbelastungen
- Hebung der Verkehrsmoral

Die Geschwindigkeitsüberwachung dient nicht dazu, Einnahmen für die öffentlichen Haushalte zu erzielen.

2. Zuständigkeiten/Rechtslage

2.1 Zuständigkeiten der Polizei

Die Polizei hat Gefahren für die öffentliche Sicherheit festzustellen (§ 168 Abs. 1 Nr. 1 LVwG), Straftaten zu erforschen (§ 163 StPO) und Ordnungswidrigkeiten nach pflichtgemäßem Ermessen zu erforschen (§ 53 Abs. 1 OWiG). Bei dem Verdacht von Ordnungswidrigkeiten sind das Anhalten und die Personalienfeststellung gemäß § 46 OWiG i.V.m. § 163b StPO zulässig. Polizeivollzugskräfte des Landes Schleswig-Holstein sind gemäß §§ 56 i.V.m. 57 Abs. 2 OWiG und Erlass -IV 400/IV 410/IV430-14.77- vom 11.01.1979 zur Erteilung von Verwarnungen bei Ordnungswidrigkeiten ermächtigt. Die sachliche Zuständigkeit für die Verkehrsüberwachung, und damit auch für die Geschwindigkeitsüberwachung, ist nicht besonders geregelt. Sie ist aus § 36 StVO abzuleiten. Die Geschwindigkeitsüberwachung ist eine hoheitliche Aufgabe.

2.2 Zuständigkeiten der Kommunen

Die sachliche Zuständigkeit der Ordnungsbehörden für die Verkehrsüberwachung ergibt sich aus § 165 Abs. 4 LVwG in Verbindung mit § 1 OWiZustVO/Ziffer 2.1.20.1 des Zuständigkeitsverzeichnisses. Danach sind die Landrätinnen und Landräte sowie

Bürgermeisterinnen und Bürgermeister der kreisfreien Städte für die Verfolgung und Ahndung von Ordnungswidrigkeiten nach § 24 StVG zuständig.

Somit sind die Landrätinnen und Landräte sowie Bürgermeisterinnen und Bürgermeister der kreisfreien Städte unbeschadet der Zuständigkeit der Polizei befugt, auch die für die Verfolgung und Ahndung von Ordnungswidrigkeiten nach § 24 StVG erforderliche Überwachung des Verkehrs vorzunehmen.

3. Planung von Einsatzmaßnahmen zur Geschwindigkeitsüberwachung

Grundlagen für die Planung der Geschwindigkeitsüberwachungseinsätze sind die Verkehrssicherheitsberichte der Landespolizei sowie die Erkenntnisse der örtlichen Unfallkommissionen über Unfallhäufungs- und Gefahrenstellen im Straßenverkehrsnetz. Darüber hinaus kann auch die Reduzierung verkehrsbedingter Umweltbelastungen Grundlage für Geschwindigkeitsüberwachungseinsätze sein.

Eine angemessene Geschwindigkeitsüberwachung unter Berücksichtigung personeller und materieller Ressourcen soll insbesondere hinsichtlich folgender Schwerpunkte erfolgen:

- Unfallhäufungsstellen und -linien
- Streckenabschnitte, die aufgrund der örtlichen Verhältnisse besondere Gefahrenstellen sind (z.B. Schulwege, gefährliche Straßenführung, Kuppen, Einmündungen)
- Deliktsbrennpunkte
- Überwachung von aus Lärmschutzgründen angeordneten Geschwindigkeitsbeschränkungen

Folgende Kriterien haben Einfluss auf die Auswahl der Geschwindigkeitsüberwachungsstellen:

- besondere Einrichtungen (Kindergärten, Schulen, Krankenhäuser, Pflegeheimen usw.)
- Ausbau und Zustand des Straßennetzes
- Baustellen im Straßennetz
- Evaluierung bisher durchgeführter Überwachungsmaßnahmen
- Hinweise und Beschwerden aus der Bevölkerung

Die Planung von Geschwindigkeitsmesseinsätzen ist zwischen der Polizei und den Kommunen, die eigene Messeinsätze durchführen, in einem regelmäßigen Turnus abzustimmen. Messeinsätze auf den Bundesautobahnen sind ausschließlich durch die Landespolizei durchzuführen. Diese werden grundsätzlich durch den Polizei-Verkehrsüberwachungsdienst (PVÜD) Neumünster und nur im Einzelfall nach Abstimmung mit dem PVÜD von anderen Polizeidienststellen vorgenommen.

Grundsätzlich sind Kontrollen zeitlich und örtlich so zu planen, dass eine flächendeckende Geschwindigkeitsüberwachung erreicht wird.

4. Auswahl sowie Anforderungen an Geschwindigkeitsmessstellen

Der Auswahl von Geschwindigkeitsmessstellen kommt aus Gründen der Verkehrssicherheit und der Beweisführung eine besondere Bedeutung zu. Ist die zulässige Höchstgeschwindigkeit durch Verkehrszeichen besonders geregelt, ist immer zu prüfen, ob diese ordnungsgemäß aufgestellt und zweifelsfrei erkennbar sind. Das Ergebnis ist zu protokollieren.

Unter Berücksichtigung des Opportunitätsprinzips und zur Vermeidung von Härten ist bei Geschwindigkeitsmessungen grundsätzlich ein Mindestabstand von 100 m hinter dem Beginn bzw. vor dem Ende der Geschwindigkeitsbeschränkung einzuhalten.

Diese Entfernung kann in begründeten Fällen (z.B. besondere Gefahrenstellen, besondere bauliche oder tatsächliche Verkehrsverhältnisse am Beginn oder am Ende einer geschlossenen Ortschaft) oder wenn die Geschwindigkeit durch Geschwindigkeitsschilder stufenweise um bis zu 30 km/h heruntergeregelt wird, angemessen unterschritten werden. Die Abweichung ist im Messprotokoll zu dokumentieren.

Bei Geschwindigkeitsmessungen in Tempo 30-Zonen (VZ 274.1, 274.2), verkehrsberuhigten Bereichen (VZ 325, VZ 326), bei innerörtlichen streckenbezogenen Geschwindigkeitsbeschränkungen von 30 km/h (VZ 274) im unmittelbaren Bereich von Kindergärten, Kindertagesstätten, allgemeinbildenden Schulen, Förderschulen, Alten- und Pflegeheimen oder Krankenhäusern (vgl. § 45 Abs. 9 S. 3 Nr. 6 StVO) und vergleichbaren Streckenverboten mit einer Vorgeschwindigkeit von nicht mehr als 50 km/h reicht es aus, wenn der Messpunkt einen Abstand von 20 m von den einschlägigen Verkehrszeichen hat.

5. Geschwindigkeitsüberwachungsmaßnahmen

Die Geschwindigkeitsüberwachung wird durch den Einsatz von

- Geschwindigkeitsmessgeräten
 - im mobilen Betrieb
 - im stationären / semistationären Betrieb
 - im ortsfesten Betrieb
- durch Hinterherfahrt mit Kraftfahrzeugen sowie
- durch Auswertung von Kontrollgeräteaufzeichnungen (Diagrammscheiben und digitalen Daten) bestimmter Kraftfahrzeuge

durchgeführt.

5.1 Mobile Geschwindigkeitsüberwachung

Die mobile Geschwindigkeitsüberwachung wird mit Videoüberwachungsfahrzeugen und durch den Einsatz von dafür zugelassenen in Kraftfahrzeugen eingebauten Radarmessgeräten (sog. Movingbetrieb) durchgeführt.

Neben dem Einsatz von geeichten Messsystemen ist auch die Geschwindigkeitsmessung mit anderen Dienstkraftfahrzeugen unter Verwendung der Fahrzeugtachometer zulässig.

Die regelmäßige Länge der Messstrecke darf bei der Geschwindigkeitsmessung mit Videokamerawagen bei Geschwindigkeiten bis 100 km/h 300 m und oberhalb von 100 km/h 500 m nicht unterschreiten. Erfolgt die Auswertung der Geschwindigkeitsverstöße an den „VIDISTA-Anlagen“, soll die Auswertestrecke bei allen Geschwindigkeiten 300 m nicht unterschreiten. Nur in wenigen Ausnahmefällen, z.B. bei extremer Geschwindigkeitsüberschreitung und eindeutiger Beweislage darf die Messstrecke bis auf 150 m, bei der Auswertung mit VIDISTA auf 100 m, verkürzt werden.

Bei Geschwindigkeitsmessungen mit nicht geeichten Tachometern in Polizeifahrzeugen darf der Abstand zum vorausfahrenden Fahrzeug etwa den halben bis maximal ganzen Tachowert (in Metern), den das nachfahrende Fahrzeug anzeigt, nicht übersteigen. Der Abstand sollte ungefähr gleichbleiben. Die Nachfahrstrecke muss mindestens das Fünffache des Abstandes betragen und der Tachometer in kurzen Abständen abgelesen werden.

Messfahrten sind stets unter gebührender Berücksichtigung der Verkehrssicherheit durchzuführen. Wenn innerhalb geschlossener Ortschaften schneller als 100 km/h gefahren werden muss, ist in der Regel der Verhältnismäßigkeitsgrundsatz nicht mehr als gewahrt anzusehen. In diesen Fällen oder wenn besondere Umstände (z.B. Verkehrslage, Wetter) es erfordern, sind Messfahrten auch bei geringerer Geschwindigkeit abubrechen.

Bei diesen Geschwindigkeitsmessungen sind die betroffenen Fahrzeugführerinnen und Fahrzeugführer grundsätzlich anzuhalten.

5.2 Stationäre und semistationäre Geschwindigkeitsüberwachung

Die Überwachung der Einhaltung vorgeschriebener Höchstgeschwindigkeiten im stationären und semistationären Einsatz erfolgt mit technischen Einsatzmitteln (z.B. Lichtschranken, Radar, Laser, Video).

Im semistationären Einsatz ist die Geschwindigkeitsmessanlage in einem Anhänger (Geschwindigkeitsmessanhänger) verbaut. Damit kann an wechselnden Einsatzorten ein autonomer und mehrtägiger Dauerbetrieb erfolgen. Der Aufstellort muss so gewählt werden, dass die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs nicht beeinträchtigt

wird. Eine Gefährdung für die Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer ist auszuschließen.

Das Abstellen der Anhänger im öffentlichen Verkehrsraum stellt rechtlich einen Parkvorgang dar. Die Vorschriften der StVO - insbesondere über die Straßenbenutzung (§ 2 StVO), das Halten und Parken (§ 12 StVO) und die Beleuchtung (§ 17 Abs. 4 StVO) - sowie die örtlichen Anordnungen durch Verkehrszeichen sind einzuhalten; ggf. sind erforderliche Ausnahmegenehmigungen bei der zuständigen Straßenverkehrsbehörde einzuholen.

5.2.1 Anhaltekontrollen

Bei Einsätzen der Landespolizei an Messstellen mit hohen Anteilen von Krafträdern und ausländischen Kraftfahrzeugen sind möglichst Anhaltekontrollen durchzuführen. Die Kontrollstellen sind hierfür so zu wählen, dass Fahrzeuge gefahrlos angehalten werden können. Die Kontrolle der Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer sollte außerhalb der Fahrbahn erfolgen. Ist dies ausnahmsweise nicht möglich, ist die Kontrollstelle den Grundsätzen der Eigensicherung entsprechend zusätzlich zu sichern.

5.2.2 Einsatz von Handmessgeräten

Bei der Landespolizei werden Handmessgeräte ausschließlich ohne Foto- oder Videodokumentation eingesetzt (z.B. TraffiPatrol, LaserPatrol, LAVEG). Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer sind nach festgestellten Verstößen stets anzuhalten.

5.3 Geschwindigkeitsüberwachung mit ortsfesten Anlagen

Ortsfeste Geschwindigkeitsüberwachungsanlagen werden grundsätzlich nur von Kommunen betrieben. Sie sollen an Unfallhäufungsstellen und Unfallhäufungslinien sowie an Stellen, die aufgrund der örtlichen Verhältnisse besondere Gefahrenstellen (z.B. Schulwege, gefährliche Straßenführung, Kuppen, Einmündungen) darstellen, eingesetzt werden.

Darüber hinaus können ortsfeste Geschwindigkeitsüberwachungsanlagen auch für die Überwachung von aus Lärmschutzgründen angeordneten Geschwindigkeitsbeschränkungen eingesetzt werden, sofern konkrete Anhaltspunkte oder die Evaluierung bisher durchgeführter Überwachungsmaßnahmen dies erforderlich machen und die Lärmbelästigung allein durch eine stationäre bzw. semistationäre Geschwindigkeitsüberwachung nicht behoben werden kann.

Von der Landespolizei werden diese Anlagen in Ausnahmefällen zur Entschärfung besonderer Unfallhäufungs- oder Gefahrenstellen nur im Rahmen von Geschwindigkeitsüberwachungsprojekten „Polizei - Kreise/kreisfreie Städte“ eingesetzt, wenn diese Stellen nicht anders entschärft werden können (z.B. durch bauliche Maßnahmen).

5.4 Einsatz stationärer Verkehrsüberwachungssysteme (VKS) auf Brücken

Zur Geschwindigkeitsüberwachung werden auch stationäre Verkehrsüberwachungssysteme (VKS) auf Brücken eingesetzt. Geschwindigkeitsüberschreitungen werden hierbei durch eine Weg-Zeit-Berechnung festgestellt. An den einzelnen Messorten werden nach vorheriger Absprache mit dem Straßenbaulastträger und nach dessen Zustimmung Messlinien durch Markierungen aufgebracht.

5.5 Feststellungen durch Auswertung technischer Aufzeichnungen

Eine Auswertung technischer Aufzeichnungen von Kontrollgeräten oder Fahrtschreibern ist zur Geschwindigkeitsüberwachung in dem Umfang zulässig, der sich aus den gesetzlichen vorgegebenen Mitführ- und Aushändigungspflichten ergibt bzw. durch Auslesen des Massenspeichers digitaler Kontrollgeräte möglich ist. Die fahrzeugbezogene zulässige Höchstgeschwindigkeit und der Tatort (Geltungsbereich der StVO) sind zu berücksichtigen.

6. Toleranzen / Schrittgeschwindigkeit

6.1 Allgemeines

Jede Überschreitung der zugelassenen Höchstgeschwindigkeit stellt eine Ordnungswidrigkeit dar. Die Schrittgeschwindigkeit im Sinne der StVO (z.B. in verkehrsberuhigten Bereichen VZ 325 und 326) beträgt unter Berücksichtigung obergerichtlicher Rechtsprechung 10 km/h.

Verbleibt nach Abzug der Toleranzwerte eine Überschreitung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von nicht mehr als 5 km/h, so ist sie als unbedeutender Verstoß zu werten. Von der Verfolgung ist abzusehen.

Die Messbereiche (Auslösewerte) sind entsprechend einzustellen. Weitere als die unten aufgeführten Toleranzen sind nicht zu gewähren.

Die Toleranzwerte betragen im Einzelnen:

6.2 Kontrollen mit Radar-, Lichtschranken- und Lasergeschwindigkeitsmessgeräten

Bei Messwerten

- bis 100 km/h: Abzug der Verkehrsfehlergrenze von 3 km/h
- oberhalb von 100 km/h: Abzug von 3 %

6.3 Messungen mit Multanova 6F im Movingbetrieb

Bei Messwerten

- bis 100 km/h: Abzug der Verkehrsfehlergrenze von 4 km/h
- oberhalb von 100 km/h: 4 %

Bei Messungen

- in Linkskurven mit Krümmungsradien von unter 600 m
- bei Spurwechseln des Zielfahrzeuges im anlaufenden Verkehr auf die näher gelegene Überholspur
- bei Spurwechsel des Zielfahrzeugs im ablaufendem Verkehr auf die entferntere Überholspur

ist bei Messwerten

- bis 100 km/h ein Abzug von 7 km/h und
- oberhalb von 100 km/h ein Abzug von 7 %

vorzunehmen.

6.4 Messungen mit Videowagen

Bei Messwerten bis 100 km/h ist eine Verkehrsfehlergrenze von 5 km/h, oberhalb von 100 km/h von 5% zu beachten. Hiervon abweichend ist, sofern die Auswertung mit der Anlage zur Video-Distanz-Auswertung (z.B. VIDISTA) erfolgt, die in den Eichscheinen der Videowagen dokumentierte Verkehrsfehlergrenze zu berücksichtigen. Vor Fahrtantritt/Einsatzbeginn sind der vorgeschriebene Reifendruck und die Reifenprofiltiefe zu überprüfen. Die Ergebnisse sind zu dokumentieren.

Beginn und Ende der Messstrecke sowie zeitliche Messdaten müssen bei variablen Messungen auf der Videoaufzeichnung nachvollziehbar überprüfbar sein.

Sollten diese Bedingungen aus aufnahmetechnischen Gründen nicht vorliegen, da beispielsweise Festpunkte (Beginn und Ende der Messstrecke) wegen Dämmerung nicht eindeutig erkennbar sind, ist ein Toleranzabzug von 7 % vorzunehmen.

6.5 Messungen mit stationären Verkehrsüberwachungssystemen (VKS) von Brücken

Aus der Zeit, die für das Zurücklegen einer Strecke zwischen zwei Messlinien im Messbereich benötigt wird, errechnet sich die Durchschnittsgeschwindigkeit des Fahrzeuges. Zwischen den Messlinien ist eine zurückgelegte Strecke von 25 Metern erforderlich. Mit Hilfe der ermittelten Durchfahrtszeit in Sekunden und der Strecke in Metern zwischen den Messlinien wird die Geschwindigkeit errechnet und im Anschluss in km/h umgerechnet.

Es ist die geringste errechnete Geschwindigkeit auf den vollen km/h-Wert zugunsten der/des Betroffenen abzurunden.

Bei Geschwindigkeiten bis 100 km/h sind 3 km/h in Abzug zu bringen.

Bei Geschwindigkeiten oberhalb von 100 km/h sind 3 % des Geschwindigkeitswertes, aufgerundet auf den vollen km/h-Wert, in Abzug zu bringen.

6.6 Feststellungen aufgrund von Kontrollgeräteaufzeichnungen (analog und digital)

Abzug von 6 km/h von den festgestellten Werten.

6.7 Messungen durch Nachfahren

Abzug von 10 % bei Verwendung eines geeichten Geschwindigkeitsmessgerätes.

Abzug von 20 % des abgelesenen Tachowertes der Dienstfahrzeuge bei Messungen mit ungeeichten Geschwindigkeitsmessgeräten.

7. Hinweise

Weitere Besonderheiten, die bei den einzelnen Meßmethoden und dem Einsatz der Messsysteme zu beachten sind, ergeben sich aus den jeweiligen Dienstanweisungen, Bauartzulassungen der Physikalisch-Technischen-Bundesanstalt sowie den Gebrauchsanweisungen der Gerätehersteller.

Auf den LF 371 (VS-NfD) - Eigensicherung im Polizeidienst - wird besonders hingewiesen.

8. Öffentlichkeitsarbeit

Die präventive Wirkung von Verkehrsüberwachungsmaßnahmen ist durch eine angemessene Unterrichtung der Öffentlichkeit zu unterstützen.

Soweit es zweckmäßig erscheint, können bevorstehende Verkehrsüberwachungsmaßnahmen angekündigt werden. Ortsgenaue Angaben sind dabei jedoch nicht mitzuteilen. Bei der Berichterstattung ist darauf zu achten, dass nicht nur Ergebnisse, sondern auch die Gründe für die Erforderlichkeit der Verkehrsüberwachung herausgestellt werden, um somit die Akzeptanz und das Verständnis in der Bevölkerung zu erhöhen.

Landespolizeiamt | Mühlenweg 166 | 24116 Kiel

Landespolizeiamt

Alle Behörden der Polizei
des Landes Schleswig-Holstein

Ihr Zeichen: /
Ihre Nachricht vom: /
Mein Zeichen: 82.62_131/1311
Meine Nachricht vom: /

Landespolizeiamt

nachrichtlich:
Ref. IV 42

Olaf Olimsky
Kiel.LPA131@polizei.landsh.de
Telefon: 0431 160-61311

Fachhochschule für Verwaltung
und Dienstleistung
- Fachbereich Polizei -
24161 Altenholz

21.01.2021

82.62 - Richtlinie für die polizeiliche und die kommunale Geschwindigkeitsüberwachung in Schleswig-Holstein

1 Übernahme der o. g. Regelung für die Landespolizei Schleswig-Holstein

Die Richtlinie für die polizeiliche und kommunale Geschwindigkeitsüberwachung wurde im Jahr 2011 mit dem Landespolizeiamt und dem Landesbetrieb für Straßenbau und Verkehr (LBV.SH) erarbeitet und ihre Gültigkeit von 2016 bis 2021 schrittweise verlängert.

Im Jahr 2021 wurde die Richtlinie in Abstimmung mit dem Ministerium für Inneres, ländliche Räume, Integration und Gleichstellung (MILIG), der Landespolizei Schleswig-Holstein, dem Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Arbeit, Technologie und Tourismus (MWVATT) und dem Landesbetrieb für Straßenbau und Verkehr Schleswig-Holstein (LBV.SH) aktualisiert und liegt nun abschließend bearbeitet vor.

Mit diesem Erlass wird die Richtlinie für die polizeiliche und die kommunale Geschwindigkeitsüberwachung in Schleswig-Holstein (Stand 01.01.2022) für die Landespolizei übernommen.

2 Inkrafttreten/Gültigkeitsdauer

Dieser Erlass tritt mit Zeichnung in Kraft. Die Erlassredaktion wird gebeten, die Regelung in die elektronische Erlasssammlung einzustellen und nach Ablauf von fünf Jahren auf Aktualisierungsbedarf überprüfen zu lassen.

3 Aufhebung

Die Richtlinie für die polizeiliche und die kommunale Geschwindigkeitsüberwachung in Schleswig-Holstein - IV LPA 131-82.62; LBV-SH 4215-621.141.1-10 (Stand 29.02.2016) wird hiermit aufgehoben.

gez. Michael Wilksen
Leiter des Landespolizeiamtes
Schleswig-Holstein

Anlage

Richtlinie für die polizeiliche und die kommunale Geschwindigkeitsüberwachung
IV LPA 131-82.62, LS 43108-641-164/2021, Stand 01.01.2022