

## **Ministerium des Innern und für Sport**

### **Richtlinie über die polizeiliche Geschwindigkeitsüberwachung**

Rundschreiben des Ministeriums des Innern und für Sport  
vom 20. Juli 2022 (2141-0010#2022/0006-0301 344)

#### **1. Allgemeines**

Mobilität ist Ausdruck einer modernen Industriegesellschaft. Der Mensch als Verkehrsteilnehmer steht aufgrund immer höherer Anforderungen aus Industrie und Wirtschaft, der ständigen Zunahme der Verkehrsmittel und den sich verändernden Bedingungen im Straßenverkehrsraum in einem Spannungsfeld "Mensch, Maschine und Straße". Auf Grund der seit Jahren steigenden Anzahl von Kraftfahrzeugen sowie der durch nicht angepasste und überhöhte Fahrgeschwindigkeit ausgehenden Gefahren für Verkehrsteilnehmer sind erhöhte Anstrengungen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit erforderlich. Langfristiges Ziel der Europäischen Union ist es, die Zahl der Verkehrsunfalltoten bis 2050 nahezu auf Null zu senken. Die sogenannte Vision Zero nimmt damit die Mitgliedstaaten in die Pflicht, ihrerseits entsprechende Maßnahmen zu ergreifen, um diese ehrgeizige Zielsetzung zu erreichen. Rheinland-Pfalz hat sich dem angeschlossen.

Daneben verursachen auch mit Verkehrsunfällen einhergehende Verletzungen ein hohes menschliches Leid und erhebliche volkswirtschaftliche Schäden. Als Zwischenziel soll daher EU-weit gleichermaßen die Zahl der durch Verkehrsunfälle Schwer- und Schwerstverletzten um 50 % in den Jahren 2020 bis 2030 verringert werden.

Im Sinne einer qualifizierten Verkehrssicherheitsarbeit ist diese Zielsetzung durch den Verbund aller Interventionen der Polizei und Einbindung der übrigen Träger von Verkehrssicherheitsmaßnahmen zu erreichen. Für die Polizei bedeutet dies eine weitergehende Konzentration auf die Hauptunfallursachen und Risikogruppen, um Verkehrsunfälle mit den beschriebenen Folgen zu vermeiden.

#### **2. Ziele der Geschwindigkeitsüberwachung**

Nicht angepasste bzw. überhöhte Geschwindigkeit ist eine der Hauptunfallursachen bei Verkehrsunfällen mit schweren oder gar tödlichen Folgen.

Durch eine flächendeckende Geschwindigkeitsüberwachung sollen Verkehrsunfälle, insbesondere solche mit schweren und schwersten Folgen, die auf die Unfallursache „Geschwindigkeit“ bzw. geschwindigkeitsaffine Ursachen (z. B. Abstand) zurückzuführen sind, reduziert werden. Die Verkehrsunfallprävention ist daher vorrangiges Ziel der Geschwindigkeitsüberwachung. Daneben sollen die Verkehrsteilnehmenden durch flächendeckende Geschwindigkeitsüberwachung und der damit einhergehenden Erhöhung des Entdeckungsrisikos zu einem verkehrsgerechten und rücksichtsvollen Verhalten bewegt werden.

Damit die Fahrzeugführenden ihre Geschwindigkeit örtlichen Straßen- und Verkehrsverhältnissen anpassen, sollen zunächst die erforderlichen baulichen und verkehrstechnischen Voraussetzungen im Straßenraum geschaffen werden. Die Verkehrsüberwachung stellt dazu die notwendige Ergänzung für ein abgestimmtes, ganzheitliches Verkehrssicherheitskonzept dar. Dabei kommt der Geschwindigkeitsüberwachung besondere Bedeutung zu.

### **3. Messstellen**

Die polizeiliche Geschwindigkeitsüberwachung erfolgt flächendeckend und Schwerpunkte sind dort zu setzen, wo sich häufig Unfälle ereignen (Unfallhäufungsstellen, -linien oder -gebiete) oder die Wahrscheinlichkeit besteht, dass sich Unfälle ereignen werden (Gefahrenstellen). Letztere sind besonders solche Stellen, an denen wiederholt wichtige Verkehrsregeln missachtet werden oder bei denen es sich um besonders schutzwürdige Bereiche, wie Schulwege, Nahbereiche von Kindergärten, Schulen, Krankenhäusern, Seniorenheimen, Kureinrichtungen u. ä. oder verkehrsberuhigte Bereiche handelt. Daneben können Beschwerden (auch wegen erhöhter Immissionen) ebenfalls berücksichtigt werden, auch wenn die vorgenannten Merkmale nicht gegeben sind.

Insbesondere auf Straßen außerhalb geschlossener Ortschaften ist die Gefahr eines Verkehrsunfalls mit schwersten oder schweren Folgen besonders groß. Die Bemühungen um mehr Verkehrssicherheit sollen sich daher verstärkt auf die klassifizierten Außerortsstraßen und auf innerörtliche Unfallschwerpunkte konzentrieren.

Auf den Erlass des Ministeriums des Innern und für Sport "Örtliche Untersuchung der Straßenverkehrsunfälle" vom 16. Dezember 2013 - Az.: 377 - 48.08-10, in der jeweils

gültigen Fassung, wird hingewiesen. Ist die zulässige Höchstgeschwindigkeit abweichend von §§ 3 Abs. 3, 18 Abs. 5 StVO durch Verkehrszeichen besonders geregelt, ist zunächst zu prüfen, ob aufgestellte Verkehrszeichen zweifelsfrei erkennbar sind. Hinsichtlich temporär platzierter, mobiler Verkehrszeichen (z. B. Baustellen- oder Veranstaltungsbeschilderungen) ist zusätzlich gemäß der verkehrsbehördlichen Anordnung die ordnungsgemäße Aufstellung zu prüfen.

Geschwindigkeitsmessenanlagen sollen nicht unmittelbar nach Beginn des geschwindigkeitsbeschränkten Straßenabschnitts eingesetzt werden. Der Abstand zwischen Beginn des geschwindigkeitsbeschränkten Straßenabschnitts und dem Beginn des Messbereichs soll im Regelfall mindestens 100 m betragen. Die Entfernung kann unterschritten werden:

1. Bis auf 50 m, wenn die Geschwindigkeit stufenweise herabgesetzt ist und der Messbereich nicht innerhalb des Bereiches der ersten Geschwindigkeitsstufe liegt.
2. In angemessener Weise, wenn es sich um eine Unfallhäufungsstelle, -linie oder -gebiet oder einen besonderen Gefahrenpunkt (z. B. Kindergarten, Schule, Seniorenheim etc.) handelt.

Die Durchführung einer Messung nach Ziffer 1 bis 2 ist auf dem Messprotokoll (gemäß Ziffer 5.1) unter Angabe des Grundes zu vermerken.

Ist die Zuständigkeit für die innerörtliche Geschwindigkeitsüberwachung gemäß § 1 Abs. 5 des Polizei- und Ordnungsbehördengesetzes i. V. m. § 7 Nr. 4 der "Landesverordnung über Zuständigkeiten auf dem Gebiet des Straßenverkehrsrechts" vom 12. März 1987 (GVBl. S. 46), in der aktuell gültigen Fassung, der örtlichen Ordnungsbehörde oder der Kreisordnungsbehörde übertragen, obliegt dieser im jeweiligen Zuständigkeitsbereich die innerörtliche Geschwindigkeitsüberwachung.

Auf das Rundschreiben des Ministeriums des Innern und für Sport "Kommunale Geschwindigkeitsüberwachung", in der aktuell gültigen Fassung, wird verwiesen.

#### **4. Ankündigung der Kontrollen**

Insbesondere mobile Kontrollen können im Sinne einer bürgernahen Presse- und Öffentlichkeitsarbeit in den lokalen Medien angekündigt werden.

Von einer genauen Bekanntgabe von Messstellen und Einsatzzeiten soll jedoch abgesehen werden, um die allgemeine Präventivwirkung nicht zu beeinträchtigen.

## **5. Messpersonal und -technik**

### **5.1 Geschwindigkeitsüberwachung mit Geschwindigkeitsmessgeräten**

Für die Geschwindigkeitsüberwachung mit Geschwindigkeitsmessgeräten werden nur geeichte Geschwindigkeitsmessgeräte eingesetzt; sie sind unter Beachtung der aktuellen Gebrauchsanweisung des Geräteherstellers in der jeweils von der Physikalisch-Technischen-Bundesanstalt genehmigten Fassung aufzustellen, zu verwenden und durch entsprechend ausgebildetes Personal zu bedienen.

Über die Aufstellung des Messgerätes, die Durchführung der Funktionsprüfung und gegebenenfalls den Ablauf des Messeinsatzes ist ein Messprotokoll zu fertigen. Insbesondere sind die verwendeten Geschwindigkeitsmessgeräte, die Überwachungsörtlichkeit bzw. Überwachungsstrecke, die Beschilderung, die Überwachungszeiten und das eingesetzte Personal sowie vorhandene Zeugen zu dokumentieren.

Sofern es der Verkehrsraum, die Art des Einsatzes und die Konstruktion des Überwachungsgerätes zulassen, sind Fahrzeuge frontal zu fotografieren. Bei bidirektionalen Messungen kann zusätzlich ein Heck- und / oder Seitenbild gefertigt werden. Beim Einsatz von Blitzlichtgeräten ist darauf zu achten, dass die Fahrzeugführenden nicht geblendet werden.

Für eine flächendeckende und effektive Geschwindigkeitsüberwachung setzt die Polizei Rheinland-Pfalz tragbare, mobile, semimobile, stationäre sowie teilstationäre Geschwindigkeitsmesssysteme ein. Dadurch wird an den unterschiedlichen Messstellen eine zielgerichtete und den örtlichen Anforderungen entsprechende Geschwindigkeitsüberwachung sichergestellt.

Die Einrichtung stationärer Geschwindigkeitsmessanlagen unterliegt der Zustimmung des Ministeriums des Innern und für Sport.

#### **Toleranzwerte**

Vom jeweiligen Messwert ist zugunsten der betroffenen Person folgender Wert als Gerätetoleranz abzuziehen:

Messwert bis 100 km/h = 3 km/h

Messwert 101 - 133 km/h = 4 km/h,

Messwert 134 - 166 km/h = 5 km/h,

Messwert 167 - 200 km/h = 6 km/h,

Messwert 201 - 233 km/h = 7 km/h,

Messwert 234 - 250 km/h = 8 km/h.

Beim Einsatz einer Verkehrsvideoanlage ist folgender Wert als Toleranz abzuziehen:

- bis 100 km/h = 5 km/h,
- über 100 km/h = 5 % des Messwertes

Dezimalstellen werden dabei zugunsten der Betroffenen nach unten abgerundet.

Die Toleranzwerte gelten nur für Messwerte innerhalb des eichamtlich beglaubigten Messbereichs.

Verbleibt nach Abzug der Gerätetoleranz eine Geschwindigkeitsüberschreitung von nicht mehr als 5 km/h, so ist diese als unbedeutende Ordnungswidrigkeit zu werten und in der Regel von der weiteren Verfolgung abzusehen (Opportunitätstoleranz).

## **5.2 Geschwindigkeitsüberwachung durch Nachfahren**

Zur Feststellung einer Geschwindigkeitsüberschreitung des Vorfahrenden ist das Nachfahren mit einem Polizeifahrzeug ohne geeichte Messanlage als genügende Beweisgrundlage anerkannt. Um Fehlerquellen und Zweifel an der Zuverlässigkeit der Feststellungen zu vermeiden, sind grundsätzlich folgende Voraussetzungen bei der Geschwindigkeitsmessung durch Nachfahren zu beachten:

- Eine Messstrecke mit einer Länge von mindestens 300 m, bei Geschwindigkeiten über 100 km/h mindestens 500 m.
- Ein nicht zu großer gleichbleibender Abstand zum Betroffenen; als Richtwerte können 50 m bei Geschwindigkeiten von 61 - 90 km/h, höchstens 100 m bei Geschwindigkeiten von 91 - 120 km/h und ein entsprechend größerer Abstand bei Geschwindigkeiten über 120 km/h angenommen werden.
- Eine ständige Geschwindigkeitskontrolle zur Minimierung von Schwankungen der Eigengeschwindigkeit ist anzustreben.

Bei unzureichenden Sichtverhältnissen sollen im zu erstellenden Nachfahrbericht insbesondere Hinweise auf die Beleuchtungsverhältnisse, Orientierungspunkte

hinsichtlich Schätzung des Abstandes und Einhaltung eines gleichbleibenden Abstandes, die Art des abgelesenen Tachos und ggf. die digitale Geschwindigkeitsanzeige sowie die ausreichend sichere optische Erfassung des Vorausfahrenden, zur Vermeidung von Verwechslungen, festgehalten werden.

### **Toleranzwerte**

Die Dienstkraftfahrzeuge sind grundsätzlich mit einem ungeeichten Tachometer ausgerüstet. Zum Ausgleich von Fehlerquellen (Tachometerabweichung, Fehler beim Nachfahren, Reifenluftdruck und Fahrbahnbeschaffenheit u. ä.) werden 20 % des abgelesenen Tachowertes zugunsten der / des Betroffenen abgezogen.

Es sollen nur so erhebliche Geschwindigkeitsüberschreitungen verfolgt werden, dass der Vorwurf trotz Fehlerquellen mit Sicherheit gerechtfertigt ist.

### **5.3 Geschwindigkeitsüberwachung mittels Fahrtschreiber und EG-Kontrollgerät**

Bei Fahrzeugen mit EG-Kontrollgeräten oder Fahrtschreibern können die Aufzeichnungen zur Geschwindigkeitskontrolle herangezogen werden.

### **Toleranzwerte**

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

### **5.4 Geschwindigkeitsüberwachung der Schrittgeschwindigkeit**

Bei Schrittgeschwindigkeit ist von 10 km/h als zulässige Höchstgeschwindigkeit auszugehen. Die Einhaltung der Schrittgeschwindigkeit darf durch Polizeibeamtinnen und -beamte auch ohne Nutzung technischer Verfahren festgestellt werden, sofern der Tatbestand keine Nennung eines konkreten Überschreitungswertes erfordert.

## **6. Anhalten**

Das Anhalten ermöglicht die eindeutige Identifizierung der fahrenden Person und gibt Gelegenheit, in einer Verkehrssicherheitsberatung über die Gefährlichkeit von Geschwindigkeitsüberschreitungen zu informieren. Das Gespräch ist regelmäßig von

präventiver Bedeutung und kann sich nachhaltig auf die Normakzeptanz auswirken. Es ist deshalb anzustreben, betroffene Personen unmittelbar nach Feststellung der Geschwindigkeitsüberschreitung anzuhalten.

## **7. In- Kraft-Treten**

Dieses Rundschreiben tritt am Tage nach der Veröffentlichung in Kraft. Gleichzeitig tritt das Rundschreiben des Ministeriums des Innern und für Sport über die Richtlinie über die polizeiliche Geschwindigkeitsüberwachung vom 01. Februar 2003 (344/20 250) außer Kraft.