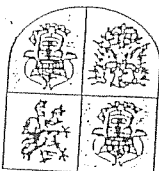


Wirtschaftsministerium
Mecklenburg-Vorpommern

Wirtschaftsministerium Mecklenburg-Vorpommern
19048 Schwerin

Landräte und Oberbürgermeister
(Bürgermeister)
kreisfreier Städte
- Ordnungsgemäßer/Bußgeldstellen -

Bearbeiter: Frau Gawlik
Telefon: (03 85) 5 88 - 5657
Az: V/6524-621.6-3-2
Schwerin, 13.02.2001



Landesamt für Straßenbau
und Verkehr M-V
LS 31
PF 16 12 62
18025 Rostock

Erlass des Wirtschafts- und Innenministeriums Mecklenburg-Vorpommern zur gemeinsamen Strategie kommunaler und polizeilicher Maßnahmen zur Überwachung der zulässigen Fahrgeschwindigkeiten im öffentlichen Straßenverkehr

Anlage I

Als Anlage übersende ich den „Erlass des Wirtschafts- und Innenministeriums Mecklenburg-Vorpommern zur gemeinsamen Strategie kommunaler und polizeilicher Maßnahmen zur Überwachung der zulässigen Fahrgeschwindigkeiten im öffentlichen Straßenverkehr“ zur Kenntnis und Anwendung.

Die Listen nach Anlage I (Ziff. 5.1 Abs. 1) sind am 30. September 2001 und nach Anlage 2 (Ziff. 5.1 Abs. 2) am 30. April 2002 erstmalig dem Landesamt für Straßenbau und Verkehr M-V zu übersenden.

Im Auftrag

Wittling

Hausanschrift:
Telefon: (0385) 5 88 - 0
e-mail: wirtschaftsministerium_mv@mvnet.de
Abteilungen:
Allgemeine Abteilung, Beihilfungen
Wirtschaftsförderung und EU-Wirtschaftspolitik
Industrie- und Energiepolitik
Technologienpolitik, Tourismus, Außenwirtschaft, Absatzförderung
Johannes-Stelling - Straße 14, 19053 Schwerin
Telefax: (03 85) 5 88 58 61 / 62

Abteilungen:
Kulturstadts- und Beschäftigungspolitik
Verkehrswesen und Straßenbau
Sondergruppe Grundsatzfragen der Wirtschaftspolitik
Becherhauer 13, 19053 Schwerin
Telefax: (03 85) 5 88 58 65

Erlass des Wirtschafts- und Innenministeriums Mecklenburg-Vorpommern zur gemeinsamen Strategie kommunaler und polizeilicher Maßnahmen zur Überwachung der zulässigen Fahrgeschwindigkeiten im öffentlichen Straßenverkehr

1. Allgemeine Grundsätze

Ausgehend von der Forderung des Verkehrssicherheitskonzeptes der Landesregierung für die Jahre 2000 bis 2003, wird im vorliegenden Erlass die Planung und Durchführung von mobilen Geschwindigkeitsüberwachungsmaßnahmen nach einer gemeinsamen und einheitlichen Strategie geregelt.

Ziel dieses Erlasses ist, durch wirksame Überwachung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit erzieherisch und abschreckend die verkehrsgerechte Teilnahme am öffentlichen Straßenverkehr zu fördern. Die Zahl der Unfälle mit Personenschaden, vor allem die Zahl der dabei Getöteten und Schwerverletzten, soll stetig und dauerhaft verringert werden.

Die Planung und Durchführung von Verkehrsüberwachungsmaßnahmen sollen grundsätzlich auf der Auswertung des konkreten Unfallgeschehens beruhen. Die Analyse der Hauptunfallursachen sowie der Unfallzeiten nach Wochentag und Tageszeit führt zur Festlegung der Kontrollmaßnahmen nach Art, Zeit und Ort.

Ausgenommen von dieser Analysebindung sind u. a. die Alleen, die bereits aufgrund ihrer Anlage Gefahren für die Verkehrsteilnehmer in sich bergen und in denen Überwachungsmaßnahmen zu allen Zeiten im gesamten Streckennetz zielführend sind, sowie andere gefährliche Stellen, die einer besonderen Verkehrsüberwachung bedürfen. In bestimmten Fällen kann die Überwachung von aus Lärmschutzgründen angeordneten Geschwindigkeitsbeschränkungen und an sonstigen Messstellen erfolgen.

Die verfügbare Überwachungstechnik soll effektiv und gezielt vorrangig an den tatsächlich mit Geschwindigkeitsüberschreitungen zusammenhängenden Unfallhäufungen und Gefährstellen eingesetzt werden. Dazu werden die Geschwindigkeitsmessstellen in Kategorien A bis G eingeteilt.

Bestehende Erlasse, Richtlinien, Verfügungen und Weisungen beider Ministerien bleiben außerhalb der Regelungen dieses Erlasses unberührt.

2. Feststellung und Auswertung von Unfallhäufungen und sonstigen -auffälligkeiten

Die gem. Erlass des Wirtschaftsministeriums und Innenministeriums zur Bekämpfung der Straßenverkehrsunfälle durch örtliche Untersuchungen und daraus abgeleitete Maßnahmen durch Verkehrsunfallkommissionen (Unfallbekämpfungserlass) erforderliche laufende Beobachtung der Drei- und Einjahresunfalltypensteckarten dient der Polizei zur Feststellung von Unfallhäufungen. Darüber hinaus erfasst die Polizei andere unfallauffällige Bereiche.

Zur Vorbereitung von Geschwindigkeitsüberwachungsmaßnahmen ermittelt die Polizei die Schwere der Unfälle (Unfallfolgen), die Zeiten (Wochentag, Stunde) und die tatsächlichen Unfallursachen, insbesondere die Ursache Geschwindigkeit.

Die Untersuchungsergebnisse werden durch die Polizei regelmäßig (Unfallbekämpfungserlass) zu den Unfällen (Kategorie A) an die Verkehrsunterschiedskommissionen bzw. zu den sonstigen Unfallauffälligkeiten (Kategorie B) an die Kreisordnungsbehörden übergeben.

3. Festlegung der Messstellen

Die örtliche Verkehrsunfallkommission wertet die für die Kategorie A übergebenen Untersuchungsunterlagen aus und legt Maßnahmen zur Beseitigung der Unfallhäufungen fest. Werden Geschwindigkeitsüberwachungsmaßnahmen festgelegt, so hängt die Entscheidung, ob und wie ortsfeste oder mobile Messungen vorzunehmen sind, u.a. ab von:

- der Schwere, der Häufigkeit und des zeitlichen Auftretens der Unfälle,
- den örtlichen Gegebenheiten und den daraus resultierenden Möglichkeiten des Einsatzes der Überwachungstechnik und
- der Verfügbarkeit von Überwachungskapazitäten.

Die Geschwindigkeitsmessstellen der Kategorien B bis G werden in gemeinsamer Abstimmung zwischen Polizei und Kreisordnungsbehörde unter Beachtung v. g. Kriterien festgelegt.

Die Messstellen zur mobilen Geschwindigkeitsüberwachung sind von den Polizeinspektionen und Kreisordnungsbehörden gemeinsam in „Listen der mobilen Geschwindigkeitsmessstellen“ gemäß Muster der Anlage 1 zusammenzufassen und bei Bedarf, mindestens jedoch einmal im Jahr, zu aktualisieren. Die Listen sind Grundlage für die mobile Geschwindigkeitsüberwachung.

Die Standorte sind in eine Straßenkarte des Landkreises/ der kreisfreien Stadt mit geeignetem Maßstab einzutragen und entsprechend nachfolgenden Kategorien farbig zu markieren.

Kategorien der Messstellen

Kategorie (Farbe)	A (rot)	B (orange)	C (grün)
Unfallhäufungen lt. Unfallbekämpfungserlass i.V.m. der Unfallursache Geschwindigkeit			
sonstige Unfallauffälligkeiten i.V.m. der Unfallursache Geschwindigkeit			
Allee - Strecken mit ein- oder beidseitigen Baumreihen			

gem. Definition des Gemeinsamen Erlasses des Umweltministers und Wirtschaftsministers vom 25. Juli 1994 (Az.: VIII 240a/5323.1 V 630/556.7) „Neupflanzungen von Alleen und einseitigen Baumreihen in M-V“, Amtsblatt Nr. 34/1994, S. 871 ff., Zitiert 2.1 u. 2.2.

D	(dunkelblau)	Stellen, an denen überhöhte Geschwindigkeiten zu Unfällen mit besonders schweren Folgen führen können, insbesondere Kurven, Kuppen oder unübersichtliche Knoten, auch Baustellen im Straßenraum
E	(hellblau)	Bereiche, in denen schwächere Verkehrsteilnehmer, insbesondere Kinder, Behinderte, Fußgänger oder Radfahrer durch zu hohe Fahrgeschwindigkeiten gefährdet werden können
F	(gelb)	Strecken mit Geschwindigkeitsbeschränkungen aus Lärmschutzgründen
G	(braun)	Sonstige Messstellen, z.B. Bereiche, in denen die zulässige Höchstgeschwindigkeit von vielen Fahrzeugführern überschritten wird oder Messungen aufgrund von Bürgerbeschwerden.

4. Durchführung der Geschwindigkeitsmessungen

Die verfügbaren mobilen Messkapazitäten sind zu mindestens 70 % der Einsatzzeit sowohl durch die Kreisordnungsbehörden als auch durch die Polizei in enger örtlicher und zeitlicher Abstimmung an Messstellen der Kategorien A bis D einzusetzen.

Die mobilen Geschwindigkeitsmessungen werden in der Regel ohne Fahrzeuganhaltung durchgeführt. Bei Messverfahren, bei denen die Fahrzeugführerfeststellung ausschließlich durch Anhalten möglich ist, ist durch die Polizei anzuhalten.

Die Häufigkeit und Intensität der Geschwindigkeitsmessungen richtet sich bei den Kategorien A und B nach der Anzahl und Schwere der Unfälle. Je mehr Unfälle mit der Unfallursache überhöhte Geschwindigkeit sich ereignet haben und je schwerer die Folgen sind, um so häufiger ist zu kontrollieren.

An Messstellen der Kategorien A und B soll sich die Überwachung an den durch die Polizei im Ergebnis der Unfallanalyse vorgegebenen Messzeiten und -tagen orientieren. Dabei sollten häufigere Standortwechsel mit kürzeren Messzeiten angestrebt werden.

Mobile Geschwindigkeitsmessungen sind grundsätzlich im Bereich von

- Knoten vor oder im unmittelbaren Einmündungsbereich der Zufahrten,
- Kurven vom Kurvenbeginn bis zum Kurvenschleißel bzw.
- Gefährstellen vor oder im unmittelbaren Gefährdungsbereich

durchzuführen.

In Baustellenbereichen dienen die Messungen vorrangig dem Schutz der Bauarbeiter. Messungen außerhalb der Arbeitszeiten sollen sich auf die sicherheitsrelevanten Bereiche wie Überleitungen am Beginn und Ende der Baustellen, Einmündungen oder Engstellen konzentrieren.

Bei fehlenden Stellmöglichkeiten für die Messfahrzeuge ist gemeinsam mit dem zuständigen Straßenbaulastträger eine einvernehmliche Lösung herbeizuführen oder ortsfeste Überwachungstechnik einzusetzen.

5. Controlling

5.1 Kreisordnungsbehörden
Die Kreisordnungsbehörden legen die aktuellen Listen der mobilen Geschwindigkeitsmessstellen gemäß Anlage 1 dem Landesamt für Straßenbau und Verkehr M-V jährlich zum 30. September vor.

Zum Nachweis mobiler Geschwindigkeitsmessungen führen die Kreisordnungsbehörden jährlich Nachweis- und Ergebnislisten gemäß Anlage 2, in die jede Messstellennutzung gem. Straßenbau und Verkehr M-V, in die jede Messstelle jährlich bis zum 30. April an das Landesamt für

Das Landesamt für Straßenbau und Verkehr M-V überprüft die inhaltliche Übereinstimmung der Nachweis- und Ergebnislisten mit den Messprotokollen sowie den Listen der mobilen Geschwindigkeitsmessstellen und die Einhaltung der Vorgabe des 70%igen Einsatzes der Messkapazitäten für Messstellen der Kategorien A bis D, sowie ob ein Unfallrückgang im auffälligen Straßenbereich eingetreten ist. Das Controlling beinhaltet außerdem Vorortkontrollen der Messstellen während der Messstätigkeit.

5.2 Polizei

Für die Polizeibehörden gelten die geschlossenen Zielvereinbarungen unter Einhaltung der Vorgabe des 70%igen Einsatzes der Messkapazitäten für Messstellen der Kategorien A bis D.

5.3 Ministerien

Die durch das Landesamt für Straßenbau und Verkehr M-V und die Polizeidirektionen gemeldeten Kontrollergebnisse sind zwischen dem Wirtschafts- und Innenministerium jährlich auszutauschen und bezüglich der Wirksamkeit mobiler Geschwindigkeitsmessungen jeweils im Juni auszuwerten.

6. Inkrafttreten

Dieser Erlass wird nicht veröffentlicht und tritt nach Bekanntgabe in den zuständigen Behörden in Kraft. Die Anlagen 1 und 2 sind Bestandteil dieses Erlasses.

Schwerin, den 05. Februar 2001

Wirtschaftsministerium
Mecklenburg-Vorpommern

Im Auftrag
Willing

Innenministerium
Mecklenburg-Vorpommern
Im Auftrag
Springstein

Anlage 1
Blatt:

2001

[illegible]

Behörde: (Muster)
für das Jahr:

Messstellennutzung

[illegible]

Liste der mobilen Geschwindigkeitsmesstellen

Behörde:
für den Zeitraum ab:

[illegible]

für das Jahr:

[illegible]

Ministerium für Wirtschaft
und Angelegenheiten der
Europäischen Union
Mecklenburg-Vorpommern

Ministerium für Wirtschaft und Angelegenheiten der EU
Mecklenburg-Vorpommern, Postfach, 19048 SCHWERIN

Landräte, Oberbürgermeister und
Bürgermeister der kreisfreien Städte als
Ordnungsbehörden

Hausadresse:
19053 SCHWERIN
J.-Stelling-Str. 14

☒ Schwerin
Telefax

: (0385) 588-5865
: (0385) 588-5861
(0385) 588-5862
: 391192

Telex

Ihr Zeichen/vom

Mein Zeichen/vom
V 651a-621.5-2-4

Telefon
-5654

Datum
10.01.1996

Erlaß zur Geschwindigkeitsüberwachung im öffentlichen
Straßenverkehr in Mecklenburg-Vorpommern vom 15.11.1995
hier: Erste Ergänzung/Änderung vom 22.12.1995

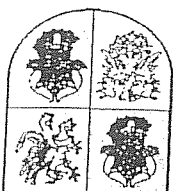
Einführungsdiensbesprechung am 27.11.1995

Anlagen

Die beiliegende Ausfertigung des bezeichneten Erlasses und das
Ergebnisprotokoll der Einführungsdiensbesprechung übersende ich
mit der Bitte um Kenntnisnahme und weitere Veranlassung.

Im Auftrag

Barkowsky



Handwritten notes:
32.4.96
2. WE. C.
Barkow

Erlaß zur Geschwindigkeitsüberwachung im öffentlichen Straßenverkehr in Mecklenburg-Vorpommern

vom 15.11.1995, Erste Ergänzung/Änderung vom 22.12.1995

V 651a-621.5-2-4

Inhaltsübersicht

1.	Rechtslage
2.	Grundsätze
3.	Ziel der Verkehrsüberwachung
4.	Durchführung der Geschwindigkeitskontrollen
4.1	Allgemeines
4.2	Meßorte
4.2.1	Auswahl der Meßorte
4.2.2	Meßorte für ortsfeste Anlagen
4.2.3	Meßorte für mobile Anlagen
4.3	Meßgeräte, Fahrzeuge und andere Mittel
4.4	Planung der Kontrollen
4.5	Anfertigung von Beweismitteln
4.6	Nachweis der Kontrollen (Anhang 3)
4.7	Aufgabenabgrenzung für private technische Hilfskräfte
5.	Personal
5.1	Gesundheitliche Eignung
5.2	Einbeziehung privater technischer Hilfskräfte
5.3	Aus- und Fortbildung
6.	Verwertung der Messungen
6.1	Beweismittel
6.2	Filmentwicklung
6.3	Übergabe der Beweismittel
6.4	Auswertung der Beweismittel
6.5	Fahrerermittlung
7.	Datenschutz/Verpflichtung (Anhang 1 und 2)
8.	Statistik
9.	Kosten / Verwarn- und Bußgeldmaßnahmen
10.	Wirksamkeit der Geschwindigkeitskontrollen
11.	Öffentlichkeitsarbeit
12.	Inkrafttreten
13.	Übergangsbestimmungen

1. Rechtslage

Das Ministerium für Wirtschaft und Angelegenheiten der Europäischen Union hat aufgrund des § 26 Abs. 1 des Straßenverkehrsgesetzes in Verbindung mit Artikel 19. des Gesetzes über die Funktionalreform vom 05. Mai 1994 (GVO Bl. M-V S. 566) mit der Zuständigkeitsverordnung-Verkehrswidrigkeiten vom 14.03.1995 (GVO Bl. M-V S. 222) den Landräten, Oberbürgermeistern und Bürgermeistern der kreisfreien Städte Zuständigkeiten für die Verkehrsüberwachung, unbeschadet der Zuständigkeit der Polizei, übertragen. Damit bezweckt ist eine größtmögliche Zentralisation der Zuständigkeit bei entsprechend qualifizierten Behörden, die einheitlichen Weisungen zugänglich sind und bei denen Aufklärung und Ahndung in denselben Händen liegen.

Eine einheitliche und rasche Erledigung der Folgemaßnahmen wird unter Verwendung moderner technischer Einrichtungen und unter Einhaltung datenschutzrechtlicher Bestimmungen im Interesse einer effektiven Verwaltung gewährleistet.

Eingriffe in den fließenden Verkehr, die Anhaltebefugnis nach § 36 Abs. 5 Straßenverkehrs-Ordnung und Messungen aus fahrenden Fahrzeugen sowie Messungen von Geschwindigkeitsüberschreitungen nach § 3 Abs. 1 Satz 3 StVO (Sichtweite weniger als 50 m) bleiben ausschließlich der Polizei vorbehalten.

Dieser Erlaß regelt die Durchführung von stationären Geschwindigkeitsmessungen. Bei diesen ist die Meßeinrichtung während des Meßvorganges nicht in Bewegung.

Die stationären Messungen können sowohl mit mobilen Anlagen, bei denen die Meßeinrichtungen nach dem Meßvorgang leicht umsetzbar sind, als auch mit ortsfesten Anlagen, „sog. Starkästen“, bei denen die Meßeinrichtung fest mit dem Untergrund verbunden ist, durchgeführt werden.

2. Grundsätze

Die Verkehrsunfallentwicklung in Mecklenburg-Vorpommern gibt nach wie vor Anlaß zu Besorgnis. Die Zahl der Verkehrsunfälle steigt seit 1990 immer noch an. Überhöhte Geschwindigkeit ist weiterhin eine der Hauptunfallursachen.

Der Überwachungsbedarf an Unfallhäufungsstellen, an Stellen mit besonderen Gefährdungen und in Tempo - 30 - Zonen nimmt in dem Maße zu, in dem flankierende Maßnahmen der Verkehrsberuhigung nicht ausreichen.

Neben der polizeilichen Verkehrsüberwachung erhält die Verkehrsüberwachung durch die Kreisordnungsbehörden zunehmende Bedeutung. Kreisordnungsbehörden übernehmen vorrangig die Überwachung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit in Straßenbereichen, in denen ein Anhalten der Fahrzeuge nicht möglich ist oder unverhältnismäßig aufwendig wäre.

3. Ziel der Verkehrsüberwachung

Vorrangiges Ziel der Verkehrsüberwachung ist die Verkehrsunfallprävention. Durch die Verkehrsüberwachung sollen Unfälle verhütet und Unfallfolgen gemindert sowie auch schädliche Umwelteinflüsse begrenzt werden. Die Fahrzeugsführer sollen zu verkehrsgerechtem und rücksichtsvollem Verhalten veranlaßt werden. Aus den Messungen sollen Anregungen für die Straßenverkehrsbehörden zur Änderung der Beschilderung und für die Straßenbaubehörden zur Straßengestaltung abgeleitet werden.

4. Durchführung der Geschwindigkeitskontrollen

4.1 Allgemeines

Die Geschwindigkeitsüberwachung ist eine hoheitliche Aufgabe. Sie obliegt der Polizei und den Kreisordnungs- oder Straßenverkehrsbehörden. Zu ihrer Durchführung können Geräte und Fahrzeuge gemietet werden. Beschäftigte privater Dienstleister dürfen nur für nichthoheitliche Aufgaben als technische Hilfskräfte nach Maßgabe der Ziff. 4.7 eingesetzt werden.

4.2 Meßorte

4.2.1 Auswahl der Meßorte

Eine lückenlose Verkehrsüberwachung findet keine Akzeptanz bei der Bevölkerung, sie ist weder sinnvoll noch möglich. Es sind Prioritäten zu setzen und Schwerpunkte zu bilden.

Überwachungsmaßnahmen sind dort zu konzentrieren, wo sich häufig Unfälle ereignen (Unfallhäufungsstellen mit vielen schweren Unfällen, die Folge von überhöhten Geschwindigkeiten sind) oder wo die Wahrscheinlichkeit besteht, daß sich Unfälle ereignen werden (Stellen mit besonderen Gefährdungen). Das sind insbesondere solche Stellen, an denen wiederholt wichtige Verkehrsregeln mißachtet werden und die Wahrscheinlichkeit groß ist, daß sich Unfälle mit schwachen Verkehrsteilnehmern ereignen werden, und die nicht durch verkehrsregelnde und bauliche Maßnahmen entschärft werden können.

Grundlage für die Verkehrsüberwachung sind die Ergebnisse der Unfallauswertung, insbesondere die örtliche Unfalluntersuchung und die Empfehlungen der Verkehrsunfallkommissionen.

Die Meßorte sind einvernehmlich mit den örtlich zuständigen Polizeiinspektionen festzulegen, zu dokumentieren und in einer Übersicht zu ordnen.

Mit der Festlegung von Meßorten für mobile Anlagen sollen Meßorte für ortsfeste Anlagen ergänzt, und damit eine jederzeit lagegerechte Geschwindigkeitsüberwachung erreicht werden.

Kontrollen sollen nicht kurz vor oder hinter geschwindigkeitsregelnden Verkehrszeichen durchgeführt werden. Der Abstand bis zur Meßstelle soll nicht kleiner als 100 m sein. Abweichungen vom Regelabstand unter 100 m sind zu begründen und in der Dokumentation zum Meßort nachzuweisen.

4.2.2 Meßorte für ortsfeste Anlagen

Ortste Meßgeräte sollen dort eingesetzt werden, wo eine langfristige Einnahme auf das Verkehrsverhalten erforderlich ist und wo vor allem die Einhaltung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auch in verkehrsschwachen Tageszeiten durchgesetzt werden muß.

Ihr Einsatz kann dort erforderlich werden, wo die Aufstellung mobiler Anlagen aus Platzgründen, wegen erschwerter Zuganges oder wegen unzumutbaren Aufenthaltes des Bedienungspersonals mobiler Anlagen nicht vertretbar ist.

Die Einrichtung von ortsfesten Anlagen hat gemäß der "Richtlinie zur Aufstellung von ortsfesten Geschwindigkeitsüberwachungsanlagen in Mecklenburg-Vorpommern - Rili OGU MV-", des Landesamtes für Straßenbau und Verkehr Mecklenburg-Vorpommern vom 01. Dezember 1995 zu erfolgen.

Meßorte sind im Einvernehmen mit dem Landesamt für Straßenbau und Verkehr Mecklenburg-Vorpommern einzurichten.

4.2.3 Meßorte für mobile Anlagen

Meßorte für mobile Anlagen sollen ergänzend zur punktuellen Wirkung ortsfester Anlagen eingerichtet werden.

Mobiles Meßgerät und Fahrzeug müssen sicher aufgestellt werden können. Auf Autobahnen ist den Kreisordnungsbehörden der Einsatz mobiler Meßgeräte nicht gestattet.

Meßorte für mobile Meßgeräte sind vorzugsweise dort vorzusehen, wo:

- die Einsatzbedingungen ortsfester Anlagen zur Geschwindigkeitsüberwachung nicht gegeben sind oder derartige Anlagen nicht kurzfristig erstellt werden können
- (Übergangsmaßnahme),
- Straßenabschnitte überdurchschnittlich hohen Überquerungsbedarf schwacher Verkehrsteilnehmer haben (Kinder und Senioren) - also im Bereich von Kindertagesstätten, Primärschulen, Altenheimen,
- in Wohngebieten flächenhafte Unfallkonzentrationen aufgetreten sind und bauliche Maßnahmen zur Geschwindigkeitsdämpfung (noch) nicht verwirklicht werden können.

Durch den Einsatz mobiler Meßgeräte ist flexibel auf den ständig steigenden Überwachungsbedarf in Schwerpunktzonen und auf sich örtlich verändernde Konfliktpunkte zu reagieren.

4.3 Meßgeräte, Fahrzeuge und andere Mittel

Kontrollen zur Feststellung von Geschwindigkeitsüberschreitungen dürfen nur mit den von der Physikalisch-Technischen Bundesanstalt (PTB) und nach den Bestimmungen des Eichgesetzes zugelassenen Geräten durchgeführt und ausgewertet werden.

Beim Einsatz der Geräte sind die Betriebsanweisung des Herstellers und die innerstaatliche Zulassung der PTB einzuhalten. Sie müssen gemäß ihren Zulassungsbestimmungen geeicht sein. Urkunden darüber sind bei den zuständigen Behörden aufzubewahren.

4.4 Planung der Kontrollen

Die Polizei verfügt über die zur Beurteilung der Verkehrssicherheitslage dienlichen Informationen. Es wird empfohlen, bei der Vorbereitung und Durchführung von Geschwindigkeitskontrollen diese Erfahrungen zu nutzen.

Auf der Grundlage der Erkenntnisse aus der örtlichen Unfalluntersuchung und Konfliktbeobachtungen an Gefahrenpunkten sind die Meßzeiten und die Durchführung von Schwerpunkteinsätzen mit den zuständigen Polizeidiensstellen einvernehmlich festzulegen.

4.5 Anfertigung von Beweismitteln

Die Fahrzeuge sind von vorne und, wenn erforderlich, auch von hinten zu fotografieren. Ist beim Einsatz von Fotogeräten die Ausleuchtung durch Blitzlichtgeräte notwendig, ist darauf zu achten, daß Fahrzeugführer nicht geblendet werden. Es sind nur dafür zugelassene Blitzanlagen zu verwenden.

Der Fernnachweis ist durch Fotodokumentation sicherzustellen.

4.6 Nachweis der Kontrollen

Über jede durchgeführte Geschwindigkeitskontrolle (auch für ortsfeste Anlagen) sind Protokolle (Urkunden i.S. des § 267 StGB) entsprechend Anhang 3 zu fertigen und zusammen mit den Negativfilmen aufzubewahren.

4.7 Aufgabenabgrenzung zu privaten technischen Hilfskräften

Die alleinige Verantwortung für die Durchführung der Geschwindigkeitskontrolle obliegt den Bediensteten der Behörden.

Sie führen die Messungen persönlich durch. Sie haben dafür zu sorgen, daß die Kontrollen nur in den dafür vorgesehenen und abgestimmten Meßorten und Zeiten erfolgen.

Sie zeichnen für die Richtigkeit der Geräteaufstellung im Protokoll gemäß 4.6. Eventuell eingesetzte private technische Hilfskräfte können als Zeuge gegenzeichnen.

Privater technischer Hilfskräfte dürfen sich Behörden nur für nachstehend abschließend aufgeführte Handlungen bedienen:

- Führung der Meßfahrzeuge,
- Hilfe bei der Aufstellung, Justierung und beim Abbau der Meßgeräte,
- Überprüfung der Funktionssicherheit und Übergabe der Meßgeräte im betriebsbereiten Zustand,
- Filmwechsel und Beseitigung technischer Ausfälle, soweit es am Meßort möglich und zulässig ist,
- Aufbau und Wartung ortsfester Anlagen.

5. Personal

5.1 Gesundheitliche Eignung

Der Dienstherr gewährleistet, daß das Seh- und Hörvermögen der in der Überwachung des fließenden Verkehrs eingesetzten Bediensteten nicht eingeschränkt ist.

5.2 Einbeziehung privater technischer Hilfskräfte

Private Anbieter haben für sich und für ihre technischen Hilfskräfte durch Führungszuweisung nach § 30 Bundeszentralregistergesetz (BZRG) nachzuweisen, daß keine Tatsachen vorliegen, die sie für die Tätigkeit als Unternehmen oder als technische Hilfskräfte bei der Geschwindigkeitskontrolle als unzuverlässig erscheinen lassen.

Sie haben zu gewährleisten, daß die eingesetzten technischen Hilfskräfte zu den in Ziff. 4.7 genannten Tätigkeiten befähigt sind und gemäß der technischen Ausstattung fortgebildet werden.
Entsprechen Anbieter oder technische Hilfskräfte diesen Anforderungen nicht, sind sie nicht mehr einzusetzen, ggf. sind die Verträge mit den privaten Anbietern zu kündigen.
Ziffer 5.2 gilt auch für Anbieter und für die Ausführung von Aufgaben nach Ziffer 6.2 und 6.3.

5.3 Aus- und Fortbildung

Die zur Durchführung von Geschwindigkeitskontrollen eingesetzten Bediensteten der Behörden müssen über Kenntnisse im Straßenverkehrsrecht und Ordnungswidrigkeitenrecht verfügen und haben sich entsprechend fortzubilden.
Sie müssen für die Aufstellung und Bedienung der Geräte nach den Auflagen der Physikalisch-Technischen Bundesanstalt und der Gerätehersteller ausgebildet sein.
Zur Einweisung in technische Neuerungen und zur Vermeidung möglicher Bedienungsfehler haben die eingesetzten Kräfte an Fortbildungsmaßnahmen teilzunehmen und sich eine erfolgreiche Teilnahme bestätigen zu lassen.
Anerkannt werden Zertifikate von Polizeischulen oder Herstellern der Meß- und Auswertegeräte.

Die Bediensteten, die die Auswertung der Geschwindigkeitsmessung durchführen, sollen die Befähigung zum mittleren allgemeinen Verwaltungsdienst nachgewiesen haben.

6. Vernetzung der Messungen

6.1 Beweismittel

Beweismittel sind der unversehrte Meßfilm, die Fotoserie, das Meßprotokoll und die Datensätze, die im Rahmen der Messung erfaßt und aufbereitet werden.
Es ist sicherzustellen, daß eine Einsichtnahme Dritter in die Beweismittel nicht möglich ist.
Wenn private Anbieter das Beweismaterial aufbereiten, ist sicherzustellen, daß keine Daten beim Auftragnehmer zurückbleiben (weitere Voraussetzungen Ziff. 7).

6.2 Filmentwicklung

Stehen den Behörden keine Geräte zur Entwicklung der Meßfilme zur Verfügung, können die Filme auf der Grundlage eines Vertrages von privaten Anbietern entwickelt werden. Das gleiche gilt für die Aufbereitung der Fotoserien und Meßprotokolle. Insbesondere ist dann von jedem gemessenen Fahrzeug eine Fotoserie anzufertigen, auch von nicht verwertbaren Aufnahmen.

6.3 Übergabe der Beweismittel

Die Behandlung und Übergabe der Beweismittel ist bei Hinzuziehung privater Anbieter, gemäß Ziff. 7 und der Anhänge 1 und 2 im Vertrag zu vereinbaren. Es ist sicherzustellen, daß sämtliche Beweismittel der Behörde übergeben werden.

6.4 Auswertung der Beweismittel

Die Auswertung der Beweismittel ist nur von den Behörden vorzunehmen.

Nur zweifelsfreie Fälle und einwandfreie Meßergebnisse dürfen zur Anzeige einer Verkehrsordnungswidrigkeit führen. Die zu beanstandenden Kraftfahrzeuge sind für jede Geschwindigkeitskontrolle in zeitlicher Reihenfolge nach der Auswertung zu erfassen. Es sind die von der PTB festgelegten Toleranzwerte bei der Ermittlung der vorwerfbaren Geschwindigkeitsüberschreitung zu berücksichtigen. Jede Überschreitung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit stellt eine Ordnungswidrigkeit dar. Verbleibt nach Abzug der herstellereigenen Toleranzwerte eine Überschreitung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von nicht mehr als 5 km/h (Opportunitätstoleranz), so soll die Geschwindigkeitsüberschreitung als unbedeutender Verstoß gewertet werden.

6.5 Fahrerermittlung

Im Interesse der Vereinfachung und Beschleunigung des Verfahrens sind Ermittlungen zu eigenen Messungen grundsätzlich von den Bußgeldbehörden selbst zu führen und notwendige Ermittlungsersuchen an die für den Wohnsitz der Betroffenen oder des Betroffenen zuständige Behörde zu richten. Eine Inanspruchnahme der Polizei kommt nur in begründeten Ausnahmefällen in Betracht, wenn die Schwere und die Bedeutung der Ordnungswidrigkeit diesen Verwaltungsaufwand rechtfertigt und alle Möglichkeiten der zuständigen Ordnungsbehörde ausgeschöpft sind. Ermittlungsersuchen an andere Bundesländer sind in der Regel unter Beachtung des vorgenannten Grundsatzes an die Polizei zu richten.

7. Datenschutz/ Verpflichtung (Anhang 1 und 2)

Beim Umgang mit Daten im Zusammenhang mit der Verkehrsüberwachung, Verfolgung und Ahndung von Verkehrsordnungswidrigkeiten sind die Landräte, Oberbürgermeister (Bürgermeister) kreisfreier Städte für die Einhaltung der Datenschutzvorschriften verantwortlich.

Sie haben zu gewährleisten, daß in Verträge mit privaten Anbietern die Datenschutzvorschriften, insbesondere die §§ 4, 5 und 17 des Landesdatenschutzgesetzes vom 24.07.1992 (GVO BL M-V S. 487), einbezogen werden. Es ist sicherzustellen, daß nach Aufbereitung der Messung, dazu gehört Filmentwicklung, Anfertigung der Fotoserien, Meßprotokolle und Datensätze, unverzüglich und im gesamten Umfang an die Ordnungsbehörde übergeben werden.

Die als technische Hilfskräfte eingesetzten Mitarbeiter privater Anbieter sind zum Datengeheimnis zu verpflichten.

Die Anhänge 1 und 2 enthalten verbindliche Vorgaben zur Vertragsgestaltung und Verpflichtungserklärung, die in einem Abschnitt "Datenschutz/ Datensicherung" des Vertrages zu vereinbaren sind.

8. Statistik

Ergebnisse aus Geschwindigkeitskontrollen (außer Polizei) sind in einer statistischen Erfassung nachzuweisen und bis zum 31. März des Folgejahres auszuwerten und für eine Landesauswertung dem Landesamt für Straßenbau und Verkehr zu übersenden. Formvorgabe und Inhalt der zu übersendenden Statistik verfügt das Landesamt.

Die Gesamtstatistik des Landes MV über die Ahndung von Verkehrsordnungswidrigkeiten wird gesondert geregelt.

9. Kosten / Verwarthgeld- und Bußgeldmaßnahmen

Die den Kreisen und kreisfreien Städten als Kreisordnungsbehörden entstehenden Personal- und Sachkosten werden durch das Buß- und Verwarthgeld sowie durch das Gebührenaufkommen nach dem Ordnungswidrigkeitengesetz ausgeglichen (§ 1 Finanzausgleichsgesetz i.d.F. der Bekanntmachung vom 01.06.1993, GVO Bl. M-V 1993 S. 618).

10. Wirksamkeit der Geschwindigkeitskontrollen

Die Wirksamkeit der Geschwindigkeitskontrollen ist mindestens einmal im Jahr zu bewerten. Dabei sind folgende Ziele zu verfolgen:

- Analyse der Überwachungsstätigkeit, (Erforderlichkeit/Zweckmäßigkeit)

- äußere Effektivitätskontrolle im Hinblick auf das Verkehrsunfallgeschehen und das Verhalten der Verkehrsteilnehmer (Auswertung in der Verkehrsunfallkommission),

- innere Effektivitätskontrolle im Hinblick auf taktische, organisatorische, methodische, personelle und materielle Durchführung,

- Verarbeitung von Hinweisen und Beschwerden aus der Bevölkerung,

- Anregungen für Straßenverkehrsbehörden und Straßenbaubehörden, z.B. Änderungsvorschläge für die Beschilderung, Straßengestaltung,

- Schlußfolgerungen für die Verkehrsaufklärungsarbeit, z.B. in Betrieben, Schulen, gegenüber der Presse.

11. Öffentlichkeitsarbeit

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

Soweit es zweckmäßig erscheint, können bevorstehende Maßnahmen angekündigt werden. Bei der Berichterstattung ist darauf zu achten, daß nicht nur Ergebnisse sondern auch die Gründe für die Erforderlichkeit der Verkehrsüberwachung herausgestellt werden.

12. Inkrafttreten

Dieser Erlass tritt am 01.12.1995 in Kraft.

Gleichzeitig werden die Erlasse Az.: V 670a-621.303 vom 16.03.1992, vom 27.07.1992 und der Erlass Az.: V 670a-621.5-2-4 vom 14.10.1992 aufgehoben.

13. Übergangsbestimmungen

Die neuen Regelungen dieses Erlasses insbesondere aus Ziff. 4 bis Ziff. 7 sind nach einer Übergangszeit ab dem 1. Januar 1997 uneingeschränkt anzuwenden.

Die Verpflichtung auf das Datengeheimnis nach Ziff. 7 hat innerhalb von vier Wochen nach Inkrafttreten des Erlasses zu erfolgen.

Ministerium für Wirtschaft
und Angelegenheiten der
Europäischen Union
Mecklenburg-Vorpommern
-Oberste Straßenverkehrsbehörde-

Im Auftrag

Schittny