

Richtlinien der Bundesländer Berlin und Brandenburg zur Geschwindigkeitsüberwachung

	Berlin	Brandenburg
1.Rechtsgrundlagen	Geschäftsanweisung PPr Stab Nr. 6/2010 über die Durchführung mobiler Geschwindigkeitskontrollen; Auskunft des Stabs des Polizeitpräsidenten vom 7.5.2012 und vom 1.7.2014	Erlass des Ministeriums des Innern „Verkehrsüberwachung durch die Polizei“ v. 1.4.2010 (letzte Änderung v. 24.8.2011) und „Überwachung der Einhaltung zulässiger Höchstgeschwindigkeiten und der Befolgung von Lichtzeichenanlagen im Straßenverkehr durch die Ordnungsbehörden im Land Brandenburg“ v. 15.9.1996; schriftliche Auskunft des MI v. 24.8.2009, v. 8.6.2012, v. 29.10.2012, v. 4.12.2012 und v. 11.6.2014
2. Direkte Geltung für kommunale Überwachung	Geschwindigkeitsüberwachung obliegt ausschließlich der Polizei (auch Polizeiangehörige im Sicherheits- und Ordnungsdienst)	eigener Erlass bzgl. kommunaler Verkehrsüberwachung
3. Grundsätze und Ziele der Geschwindigkeitsüberwachung	Erhöhung der Verkehrssicherheit; Verkehrsunfallbekämpfung, insb. Minderung der Zahlen von Verkehrsunfalltoten und -schwerverletzten; hoher Präventionscharakter; ständiger Überwachungsdruck, Orientierung an Schwerpunkten	Erhöhung der Verkehrssicherheit durch Begrenzung der Unfallrisiken und Minderung der Unfallfolgen (Verkehrsunfallprävention), Verbesserung der Verkehrsabläufe durch Minimierung der Störungen, Reduzierung verkehrsbedingter Umwelteinflüsse, dauerhafte Verbesserung der Verkehrsdisziplin (Nachhaltigkeit)
4.Auswahlkriterien für die Errichtung von Messstellen	vorrangig werden berücksichtigt (Rangfolge): <ul style="list-style-type: none"> • Unfallhäufungsstrecken (lt. Unfallstatistik) 	vorrangig an Unfallbrennpunkten und zum Schutz besonders gefährdeter Verkehrsteilnehmer, insbesondere zu berücksichtigen sind:

	<ul style="list-style-type: none"> • gefährdete bzw. schutzwürdige Zielgruppen (z.B. Schulen, Kindergärten, Altenheime...) 	<ul style="list-style-type: none"> • örtliche Unfalluntersuchungen (Unfallhäufungsstellen, -linien und -gebiete und Orte schwerer Verkehrsunfälle) • Tendenzen in der Unfallentwicklung
5. Zeitliche Vorgaben	<p>potentielle Schnellfahrer sollen von einer ununterbrochenen Überwachung ausgehen; ggf. auch bei extremen Witterungslagen im Rahmen der technischen Möglichkeiten</p>	keine
6. Entfernung der Messstelle zur Geschwindigkeitsbeschränkung	<p>grds. 75 m nach geschwindigkeitsändernden Verkehrszeichen und 150 m nach Ortstafeln an der Landesgrenze</p>	i. d. R. mindestens 150 m
7. Unterschreitungen	Einzelfallregelung	<ul style="list-style-type: none"> • Zu Beginn 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 Zielgruppen (z. B. Schulweg oder Baustellenbereich) • am Ende der Geschwindigkeitsbegrenzung in angemessener

		<p>Weise, sofern es sich um einen Unfallbrennpunkt handelt und eine Messung anders nicht möglich ist</p> <ul style="list-style-type: none"> • in Bereichen mit Geschwindigkeitsbegrenzungen von z.B. 30 km/h bis auf 20 m vom Beginn bzw. Ende der Zone
<p>8. Verkehrsfehlergrenze (Gerätefehlertoleranzen)</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Lichtschrankensysteme, Verkehrsradar-/Lasermessgeräte, Lichtschrankensysteme und Handmessgeräte: 3 km/h bis 100 km/h, darüber 3% des Messwertes • Nachfahren mit geeichten Messgeräten: 10 % • Nachfahren ohne geeichten Tachografen (nur in Ausnahmefällen zulässig): 20 % • Diagrammscheiben/ Ausdrucke Kontrollgeräte: 6 km/h 	<ul style="list-style-type: none"> • gemäß den Herstellerangaben • Geschwindigkeitsmessung durch Nachfahren: 20 % der Geschwindigkeit des Messfahrzeugs • Fahrtenschreiber: 6 km/h
<p>9. Geschwindigkeitstoleranz („Oppertunitätstoleranz“)</p>	<p>5 km/h</p>	<p>nicht ausdrücklich vorgesehen</p>
<p>10. Qualifizierung des Messpersonals</p>	<p>spezielle Lehrgänge an der Landespolizeischule (mit Zertifikat); bei der Verwendung von Handmessgeräten nur der Messposten 1</p>	<p>keine ausdrückliche Regelung innerhalb der Polizei; Bedienstete der Ordnungsbehörden benötigen Zertifizierung</p>

11. Privates Mess- Personal	unzulässig	innerhalb der Ordnungsbehörden Einsatz Privater ausschließlich als technische Hilfskräfte für bestimmte Handlungen
12. Messprotokoll * erforderlich? * Mustervorlage?	<ul style="list-style-type: none"> • ja • ja 	<ul style="list-style-type: none"> • für Polizei erforderlich, für Ordnungsbehörde angeraten • ja
13. Anhaltung * zwingend? *Zweck?	<ul style="list-style-type: none"> • grds. angestrebt, ausdrücklich verlangt beim Einsatz von Laserhand- messgeräten ohne Foto- /Video- dokumentation und bei Ge- schwindigkeitseinschätzungen • persönliche Verkehrs- aufklärung, Gefahrensen- sibilisierung, allgemeine Kontrolle hins. Feststellung auf Alkohol, Drogen, Fahrerlaubnis, Fahrzeugzustand 	<ul style="list-style-type: none"> • wenn möglich ja • Verkehrsaufklärung, insb. Im Hinblick auf Verkehrserziehung; beim Einsatz von Handlasermess- geräten grds. An- gebot an den Betroffenen, das Messgerätedisplay selbst abzulesen
14. Besonderhei- ten/Sonstiges	Bildaufnahmen sind nur bei Verdachtsmomenten zulässig; stationäre Geschwindigkeits- überwachungsanlagen (sog. „Starenkästen“) sind inhaltlich in einer Geschäftsan- weisung PPr Stab über die Durch- führung von Rotlichtkontrollen an Lichtzeichenanlagen und den Einsatz automatischer Verkehrs- überwachungskameras geregelt	Verkehrsüberwachung soll ausdrücklich flächendeckend wirken; ständige Öffentlichkeitsarbeit, Mess- stellenverzeichnis ist zwingend (Ausnahme: Handlasermessstellen), verhältnismäßig detaillierte Rege- lungen; Überarbeitung des Erlas- ses „Verkehrsüberwachung durch die Polizei“ in 2015 Hinweis:

		<p>Neuer Erlass zum 1.4.2015</p> <p>„Verkehrsüberwachung durch die Polizei“, gültig bis 31.03.2020; http://bravors.brandenburg.de/Verwaltungsvorschriften/verkehrsue_2015</p>
--	--	---