

Verkehrsüberwachung durch örtliche Ordnungsbehörden und Polizeibehörden

Kraftfahrzeuge stellen noch immer den größten Anteil am Straßenverkehr. Gleichwohl steigt der Anteil anderer Fortbewegungsarten, zum Beispiel der Radverkehr, Fußgängerverkehr oder Elektrokleinstfahrzeugverkehr. Diese unterschiedlichsten Verkehrsarten auf engem Raum stellen hohe Anforderungen an gegenseitige Rücksichtnahme im Straßenverkehr.

Verkehrsüberwachung ist eine hoheitliche Aufgabe der Gefahrenabwehr. Sie orientiert sich an der Vision Zero, der Reduzierung von Schwerstverletzten und Getöteten im Straßenverkehr. Die Gefahr, im Straßenverkehr getötet zu werden, ist achtfach höher als Opfer eines tödlichen Gewaltverbrechens zu werden. Der volkswirtschaftliche Schaden geht in die Milliarden. Ziel der Verkehrsüberwachung ist daher vorrangig die Bekämpfung der Ursachen und Verhütung von Unfällen mit schweren Folgen. Dazu werden erkannte Verkehrsordnungswidrigkeiten der Verfolgung und Ahndung zugeführt. Weiterhin dient Verkehrsüberwachung dem Schutz der Bevölkerung vor Gesundheitsbeeinträchtigungen durch Lärm und Abgase, dem Schutz der Infrastruktur sowie der Leichtigkeit des Verkehrs.

Verkehrsunfälle sind kein Schicksal, Zufall oder höhere Gewalt. Auch wenn Unfälle nicht beabsichtigt sind, folgen sie auf ein fahrlässiges oder bewusstes Fehlverhalten im Straßenverkehr. Individuelles Fehlverhalten geprägt von der Absicht, Regeln für den eigenen Vorteil oder im Freizeitverhalten zu missachten, stellt sogar eine Gefährdung dar, die vollständig vermeidbar wäre. Verkehrsüberwachung und die Ahndung von Verstößen sind nötig, um häufig vorkommendes, unfallverursachendes sowie begünstigendes Fehlverhalten vermeiden zu helfen.

Verkehrsteilnehmende führen einen Unfall nicht absichtlich herbei. Ein Mangel an grundsätzlicher Regeltreue ist allerdings bei einem zunehmenden Teil der Verkehrsteilnehmenden zu beobachten. Die gegenseitige Rücksichtnahme und Sorgfaltspflicht, wie sie § 1 der Straßenverkehrsordnung als Gebot voranstellt, wird von manchen zugunsten individueller Vorteile oder Bedarfe übergangen. Dabei wird die aus solchem Verhalten resultierende, auch mittelbare Begünstigung gefährlicher Situationen unterschätzt. Schwächere Verkehrsteilnehmer sind insbesondere betroffen aufgrund der schwereren Verletzungen bei Verkehrsunfällen.

Die festgestellten Hauptunfallursachen sind daher nicht isoliert zu betrachten. Verhaltensweisen, die unfallgefährliche Situationen begünstigen, werden als mittelbare Unfallursachen mit in den Fokus der Verkehrsüberwachung gerückt. Insbesondere rücksichtsloses individuelles Fehlverhalten ungeachtet der Verkehrsbeteiligung bedarf konsequenter Verkehrsüberwachung. Damit wird weiterhin das Leitziel der Vision Zero verfolgt.

I. Allgemeine Regelungen

I.1 Zuständigkeiten

Verkehrsteilnehmende haben einen Anspruch auf Leben und körperliche Unversehrtheit im Straßenverkehr, welcher sich direkt aus Artikel 2 Grundgesetz ableitet.

Nach § 1 HSOG obliegt es den Gefahrenabwehrbehörden und Polizeibehörden, Gefahren für die öffentliche Sicherheit und Ordnung abzuwehren. Verkehrsüberwachung darf als Ergreifung von grundsätzlichen Maßnahmen, die dem Schutz des Lebens und der körperlichen Unversehrtheit von Verkehrsteilnehmenden dienen, verstanden werden. Sie ist daher im Rahmen der Aufgabenzuweisung des § 1 HSOG mit dem Ziel der Sicherheit des Straßenverkehrs und der Einlösung des grundgesetzlichen Versprechens auf das Recht auf Leben und körperliche Unversehrtheit umfasst.

Für eine effektive Zielerreichung ist die Zuführung von Verstößen zur Ahndung obligatorisch.

Die Polizeibehörden haben nach § 53 OWiG Ordnungswidrigkeiten zu erforschen.

Die Zuständigkeit für Maßnahmen der Verkehrsüberwachung durch örtliche Ordnungsbehörden ergibt sich aus § 3 der Verordnung zur Bestimmung verkehrsrechtlicher Zuständigkeiten (Verkehrsrechts-Zuständigkeitsverordnung – VRZustVO) vom 12. November 2007 (GVBl. I S. 800), zuletzt geändert durch Art. 2 des Gesetzes vom 3. März 2025 (GVBl. Nr. 16) in der jeweils geltenden Fassung sowie § 1 Nr. 5 HSOG-DVO in der jeweils geltenden Fassung, die auch die Verwendung technischer Mittel zur Verkehrsüberwachung regelt.

Die örtlichen Ordnungsbehörden sind nach Maßgabe der §§ 163 b, 163 c StPO in Verbindung mit § 46 Abs. 1 OWiG befugt, die zur Feststellung der Identität von Betroffenen erforderlichen Maßnahmen zu treffen. Nach §§ 56, 57 OWiG dürfen sie darüber hinaus Verwarnungsgelder erheben.

I.2 Hilfspolizeibeamte

Zur Verkehrsüberwachung sollten nur Hilfspolizeibeamtinnen und Hilfspolizeibeamte eingesetzt werden. Sofern es sich um einen eng befristeten Zeitraum und eine Notwendigkeit zur Aufrechterhaltung des Dienstbetriebs handelt, können Bedienstete der Ordnungsbehörde vertretungsweise zur Unterstützung von Hilfspolizeibeamtinnen und Hilfspolizeibeamten eingesetzt werden.

Der Aufgabenumfang ist in einer Bestellungsverfügung näher zu bezeichnen.

Auf die Möglichkeit der Einrichtung gemeinsamer örtlicher Ordnungsbehördenbezirke nach § 85 Abs. 2 HSOG sowie der Zusammenarbeit nach § 100 Abs. 3 HSOG wird hingewiesen.

Beim Eingriff in den fließenden Verkehr durch Mitarbeitende der örtlichen Ordnungsbehörden sind ausschließlich uniformierte Hilfspolizeibeamtinnen und Hilfspolizeibeamte einzusetzen.

I.3 Einsatz von Privaten

Ausschließlich qualifizierte Hilfspolizeibeamtinnen und Hilfspolizeibeamte dürfen Messtechnik zur Verkehrsüberwachung einsetzen. Die Auswertung der Messungen muss durch Bedienstete der zuständigen Ordnungsbehörde erfolgen, welche also räumlich und organisatorisch in die Gemeindeverwaltung integriert und an deren Weisung gebunden sind. Sie dürfen weiterhin nicht zugleich Beschäftigte oder Inhaber eines privaten Dienstleistungsunternehmens sein, welches dem Sektor der Verkehrsüberwachung zuzurechnen ist. Das zur Verkehrsüberwachung eingesetzte Personal darf privat keine Nebentätigkeiten ausüben, die im Bereich der Verkehrsüberwachung angesiedelt sind.

Die Zurverfügungstellung von Messgeräten durch Private ist zulässig. Die Vertragsgestaltung darf keine variablen Vergütungsmodelle oder andere am Ergebnis

der Messungen orientierte Vergütungen enthalten, sondern sich lediglich auf das Zurverfügungstellen der Geräte beschränken. Des Weiteren sind die Auswertung der Beweismittel, namentlich der Falldateien, die im Rahmen der Messung erfasst werden, sowie das Messprotokoll und gegebenenfalls die Messskizze, sowie insbesondere die Entscheidung, ob und wie ein festgestellter Verkehrsverstoß verfolgt wird, als hoheitliche Aufgabe ausschließlich durch Bedienstete der zuständigen Behörde vorzunehmen. Dabei muss sichergestellt sein, dass die Bestimmungen des Datenschutzes durch den privaten Dienstleister eingehalten werden und dieser nach der Rückübertragung keinen Zugriff mehr auf die Daten hat. Dies schließt eine Vorselektion der Daten, etwa durch Vorenthaltung wegen mangelnder Beweiseignung, seitens des privaten Dienstleisters aus. Hierfür ist erforderlich, dass die Behörde sich Kontroll- und Zugriffsrechte gegenüber dem privaten Dienstleister vertraglich vorbehält.

I.4 Ermittlungen und Ermittlungsersuchen

Die örtlichen Ordnungsbehörden sind – neben den Polizeibehörden – Behörden des Polizeidienstes im Sinne des § 161 Satz 1 StPO in Verbindung mit § 46 Abs. 1 OWiG. Die örtlichen Ordnungsbehörden führen Ermittlungsersuchen grundsätzlich mit eigenen Mitteln und Kräften durch. Dies betrifft auch Ersuchen außerhessischer Behörden, soweit es sich nicht um Ersuchen der Vollzugspolizei handelt. Örtliche Ordnungsbehörden richten Ermittlungsersuchen, die Ermittlungen innerhalb Hessens betreffen, an die für den Wohnsitz der betroffenen Person zuständige örtliche Ordnungsbehörde. Ermittlungstätigkeiten, die von den örtlichen Ordnungsbehörden unter Anlegung eines strengen Maßstabes nicht mit eigenen Kräften oder Mitteln durchzuführen sind, können an die Polizeibehörden abgegeben werden. Bereits durchgeführte Ermittlungen sind ebenso wie die einzelfallbezogene Begründung der Abweichung von der grundsätzlichen Ermittlungszuständigkeit mitzuteilen. Pauschale Abgaben sind nicht zulässig.

Sofern Ermittlungsersuchen anderer Bundesländer zu Verkehrsordnungswidrigkeiten im Verwarnungsgeldbereich ausdrücklich auf die Möglichkeit hinweisen, können diese Barverwarnungen vor Ort ausgesprochen, das Verwarnungsgeld unmittelbar erhoben und durch die ersuchte Behörde vereinnahmt werden; dies gilt auch für Ermittlungen für Ordnungsbehörden innerhalb von Hessen.

Zur Feststellung der Identität einer betroffenen Person sind neben Einsichtnahmen im Einwohnermelderegister und in Personalausweis- oder Passregister auch Einsichtnahmen im Ausländerzentralregister sowie Informationserhebungen in allgemein zugänglichen Quellen (Open Source Recherchen) unter Beachtung der gesetzlichen Regelungen zulässig. Die jeweils aktuellen Regelungen zum Einsatz von Künstlicher Intelligenz bleiben unberührt. Dies kann insbesondere zielführend sein, wenn auszuschließen ist, dass die aus der Haltereigenschaft angenommene Person die Verkehrsordnungswidrigkeit begangen hat, beispielsweise wenn das eingesehene Lichtbild aus einem Register nicht der Fahrzeugführerin oder dem Fahrzeugführer aus dem Bildmaterial eines aufgezeichneten Verstoßes zuzuordnen ist oder die Haltereigenschaft keiner natürlichen Person entspricht.

Der Aufwand von Ermittlungen steht im Verhältnis zur Bedeutung des Verstoßes.

1.5 Absehen von Ermittlungen

Die Verfolgungsbehörden entscheiden nach pflichtgemäßem Ermessen, ob sie Ordnungswidrigkeitenverfahren einleiten und durchführen.

Die Ausübung des Ermessens ist eine Einzelfallbetrachtung. Die Ermessensausübung muss dabei ausnahmslos auf sachlich begründbare Kriterien zurückführbar sein. Schon der bloße Anschein einer unsachgemäßen Ausübung ist zu vermeiden oder gegebenenfalls durch einen entsprechenden Begründungsaufwand zu rechtfertigen.

Von der Verfolgung einer Ordnungswidrigkeit kann insbesondere dann abgesehen werden, wenn bereits vor Aufnahme der Ermittlungen ersichtlich ist, dass ein ausreichender Beweis (wie z.B. bei ungeeigneten Lichtbildern oder Videoaufnahmen) für die Zu widerhandlung oder eine Feststellung betroffener Personen nicht möglich erscheint oder der mit den Ermittlungen verbundene Aufwand außer Verhältnis zur Bedeutung der Tat steht.

Ordnungswidrigkeiten werden auch von Dritten angezeigt. Bei der Entscheidung, ein Ordnungswidrigkeitenverfahren einzuleiten, gelten dabei dieselben Voraussetzungen. Bei Anzeigen, bei denen wesentliche zur Verfolgung notwendige Informationen fehlen, ist bei der Ermessensausübung, ein Ordnungswidrigkeitenverfahren einzuleiten oder nicht, entsprechend der zu betreibende Aufwand ins Verhältnis zu setzen zur Bedeutung der Ordnungswidrigkeit. Pauschale Entscheidungen bezüglich von Dritten

eingehender Anzeigen hingegen sind nicht zulässig. Vielmehr haben die Verfolgungsbehörden im Sinne der Bürgerfreundlichkeit ihre Abläufe derart einzurichten, dass die Verfolgung von Ordnungswidrigkeiten unabhängig vom Wege deren Kenntnisverlangung gewährleistet ist.

I.6 Anhörung und Lichtbildabgleich

Die Verfolgungsbehörde führt eine Anhörung der betroffenen Person oder der halterverantwortlichen juristischen Person nach § 55 OWiG durch. Dabei ist in diesem Zusammenhang auf mögliche Folgemaßnahmen, insbesondere die Möglichkeit des Bildvergleichs, hinzuweisen. Äußert sich die betroffene Person oder die Haltereigenschaft tragende Person nicht innerhalb der Anhörungsfrist oder führte die Anhörung nicht zum Abschluss der Ermittlungen, tätigt die Verfolgungsbehörde zunächst in eigener Zuständigkeit alle büromäßig möglichen Ermittlungen. Dazu zählt insbesondere der Abgleich mit dem Datenbestand des Einwohnermelderegisters oder des Ausländerzentralregisters. Muss geprüft werden, ob die auf dem Lichtbild als Fahrzeugführerin oder Fahrzeugführer abgebildete Person diejenige ist, der die Verkehrsordnungswidrigkeit zur Last gelegt wird (betroffene Person), richtet die Verfolgungsbehörde ein Ersuchen an die für die Halteranschrift zuständige örtliche Ordnungsbehörde (Personalausweis- und Passbehörde bzw. Ausländerbehörde), das aktuellste Lichtbild aus dem Personalausweis, Passregister oder Ausländerzentralregister zu übermitteln und insoweit Einsicht in das Register zu gewähren. § 24 Abs. 3 Satz 1 bis 3 des Personalausweisgesetzes und § 22 Abs. 3 Satz 1 bis 3 des Passgesetzes sowie § 14 AZRG und § 8 Abs. 1 AZRG-DV sind zu beachten.

I.7 Aufsuchen von Betroffenen und Dritten

Vor dem Aufsuchen der betroffenen Person soll geprüft werden, ob diese stattdessen zunächst vorgeladen werden kann. Die Entscheidung liegt im Ermessen der ermittlungsführenden Stelle. Das Aufsuchen betroffener Personen oder, falls sie nicht angetroffen werden, die Befragung von Dritten, sind grundsätzlich nur bei bußgeldbewährten Ordnungswidrigkeiten vorzunehmen. Es obliegt der Entscheidung der ermittlungsführenden Behörde, ob auch unterhalb dieser Schwelle der Aufwand, Personen aufzusuchen, im Verhältnis steht.

Bei der Befragung Dritter sind auf dem Beweisfoto zu erkennende unbeteiligte Personen abzudecken, es sei denn, dass auch diese Personen für das weitere Verfahren von Bedeutung sind. Dritte sind erst dann zu befragen, wenn die zweifelsfreie Identifizierung der betroffenen Person weder durch Büroermittlungen noch durch Aufsuchen der mutmaßlich betroffenen Person gelungen ist.

II. Geschwindigkeitsmessungen

Messungen der Geschwindigkeit dienen der Verhütung von Unfällen, dem Schutz der Bevölkerung vor Gesundheitsbeeinträchtigungen sowie dem Schutz und Erhalt von Infrastruktur. Geschwindigkeitsmessungen erfolgen mit Ausnahme von Nachfahrdokumentationen grundsätzlich offen. Aktive Tarnung von Messgeräten widerspricht dem Grundsatz, dass Messungen das allgemeine Bewusstsein für Regeltreue und angemessene Geschwindigkeiten stärken sollen. Messstellen können zur Stärkung dieses Bewusstseins angekündigt werden.

Als Grundlage für die Geschwindigkeitsüberwachung sind das örtliche Verkehrsunfallgebild und die Erkenntnisse über sonstige Gefahrenstellen im Straßenverkehr heranzuziehen. Die örtlich zuständige Polizeibehörde unterstützt die örtlichen Ordnungsbehörden und stellt im Bedarfsfall entsprechende Daten zur Verfügung.

II.1 Messörtlichkeiten

Mit Ausnahme von Nachfahrdokumentationen sind Geschwindigkeitsmessungen zulässig in folgenden Bereichen, deren Aufzählung abschließend ist, aber keine priorisierte Reihenfolge darstellt:

- Bereiche, in denen Unfallhäufungen erkannt wurden (Unfallhäufungspunkte und -strecken unabhängig von den Unfallursachen)
- Besonders schutzwürdige Örtlichkeiten (Fußgängerüberwege, kreuzende Radwege, unübersichtliche Einmündungen und Kreuzungen, Arbeitsstellen, strukturell beschädigte Brückenbauwerke)

- Besonders schutzwürdige Zonen (Nahbereiche von Kindergärten, Schulen, Krankenhäusern, Seniorenwohn- und -pflegeheimen, Spielplätzen und Friedhöfen, ausgewiesene Schulwege)
- Zonen mit zulässiger Höchstgeschwindigkeit (Zeichen 274.1/274.2 StVO), Fußgängerbereiche während der Lieferzeiten (Zeichen 242.1/242.2 StVO) sowie verkehrsberuhigte Bereiche (Zeichen 325.1/325.2 StVO)
- Bereiche, die als Lärmschutzzone ausgewiesen sind oder über die eine nicht unwesentliche Beschwerdelage hinsichtlich Verkehrslärms besteht
- Örtlichkeiten, für die polizeiliche Erkenntnisse vorliegen, dass sie zur vorsätzlichen Begehung von Verkehrsordnungswidrigkeiten und Verkehrsstraftaten genutzt werden

II.2 Abstände von Messbereichen

Der einzuhaltende Abstand des Messbereichs vom anordnenden Zeichen und damit Beginn der Geschwindigkeitsbeschränkung beträgt den Wert der angeordneten Geschwindigkeit in Metern. Auf Autobahnen sind 130 Meter Abstand einzuhalten, es sei denn, das anordnende Zeichen folgt bereits auf ein zuvor eine Geschwindigkeitsbeschränkung anordnendes Verkehrszeichen. Diese Entfernung kann im begründeten Ausnahmefall (z. B. Unfallhäufungspunkt, besonders schutzwürdige Örtlichkeiten, vorhandene vorgelagerte Geschwindigkeitstrichter) unterschritten werden. Bei verkehrsberuhigten Bereichen (Zeichen 325.1/325.2 StVO) ist wegen deren besonders schutzwürdigen Charakters kein Abstand zum anordnenden Zeichen einzuhalten.

Mit dem Abstand wird dem Prinzip Rechnung getragen, dass Verkehrsüberwachung der Verhinderung von Unfällen und der Einwirkung auf unfallförderndes Verhalten dient, dafür jedoch eine grundsätzliche Akzeptanz der Überwachung von Verkehrsteilnehmenden erreicht werden muss. Da eine Geschwindigkeitsbeschränkung in der Regel vor dem eigentlich schutzwürdigen Bereich angeordnet wird, trägt der Abstand dazu bei, die Regelakzeptanz zu erhöhen. Die Einhaltung eines Abstandes zu einem eine Beschränkung aufhebenden oder die zulässige Höchstgeschwindigkeit erweiternden Verkehrszeichen ist hingegen nicht nötig.

II.3 Durchführung und Auswertung von Geschwindigkeitsmessungen

Die aktuelle Gebrauchsanweisung des Geräteherstellers in der jeweils von der Physikalisch-Technischen Bundesanstalt (PTB) genehmigten Fassung ist zu beachten. Es dürfen nur geeichte Geräte eingesetzt werden. Es sind die von der Hessischen Hochschule für öffentliches Management und Sicherheit (HöMS) vorgeschriebenen Messprotokolle zu verwenden und fertigen. Bei Geräten, die besonderen Aufstellungskriterien unterliegen, ist dem Protokoll eine Messaufbauskizze hinzuzufügen. Sofern die Messung die beschriebenen Abstände zum Beginn der vorhandenen Geschwindigkeitsbeschränkung bzw. Ortstafel unterschreitet, ist der besondere Grund für die Unterschreitung zu vermerken.

Ist die zulässige Höchstgeschwindigkeit abweichend von § 3 Abs. 3 StVO durch Verkehrszeichen besonders geregelt, ist bei Aufstellung des Messgerätes und bei Abbau zu prüfen, ob die Verkehrszeichen zweifelsfrei erkennbar sind. Das jeweilige Prüfergebnis ist im Messprotokoll zu dokumentieren. Innerhalb geschlossener Ortschaften ist nach § 39 Abs. 1a StVO abseits der Vorfahrtstraßen (Zeichen 306) mit der Anordnung von Tempo 30-Zonen (Zeichen 274.1) zu rechnen, so dass diese von der Pflicht zur Überprüfung ausgenommen sind. Bei ortsfesten Anlagen ist mindestens monatlich zu überprüfen, ob die Verkehrszeichen zweifelsfrei erkennbar sind.

Beim Einsatz von Hilfspolizeibeamten ist dem Messprotokoll eine Bescheinigung der Ordnungsbehörde hinzuzufügen, dass an Messung und Auswertung ausschließlich Personen beteiligt waren, für die die Voraussetzungen des Absatzes I.3 erfüllt sind. Die HöMS stellt einen entsprechenden Vordruck zur Verfügung.

Wird bei Messgeräten Blitzlicht benutzt, ist dieses mit einem geeigneten Filter abzudecken.

Beim Einsatz von nicht ortsfesten Geschwindigkeitsmessanlagen muss ein verantwortlicher Bediensteter persönlich während der Messung an der Messstelle anwesend sein und die Messung in alleiniger Verantwortung begleiten. Dies gilt auch dann, wenn es sich um ein nicht ortsfestes Geschwindigkeitsmessgerät handelt, das grundsätzlich für den nicht aufmerksamen Messbetrieb von der PTB zugelassen ist.

Dieser Abschnitt gilt nicht für Nachfahrdokumentationen.

II.4 Qualifizierung der Bediensteten

Die HöMS legt für die von der PTB zugelassenen Geschwindigkeitsmessgeräte Mindeststandards, Inhalte der Ausbildung und den entsprechenden Stundenansatz fest und unterzieht diese einer ständigen Prüfung und Aktualisierung. Grundvoraussetzung für die Bedienung von Geschwindigkeitsmesstechnik (außer Handlasermessgeräten) ist die Teilnahme an dem Seminar „Verkehrsrecht in der Verkehrsüberwachung“ an der HöMS. Dieses Seminar ist weiterhin zur Auffrischung nach Ablauf der Frist von vier Jahren vorgeschrieben. Diese Regelung betrifft sowohl kommunale Bedienstete als auch Bedienstete der Polizei. Darüber hinaus müssen die Bediensteten ein gerätespezifisches Seminar erfolgreich absolvieren. Für die hessischen Polizeibehörden ist die HöMS zentrale Aus- und Fortbildungsstelle. Die kommunalen Bediensteten können nach den Vorgaben der HöMS von den Herstellern bzw. autorisierten Multiplikatoren ausgebildet werden. Didaktische Konzepte bzw. Musterstundenpläne hinsichtlich der einzelnen Messgerätetypen legt die HöMS fest. Sofern die Aus- oder Fortbildung bei einer anderen Stelle erfolgen soll, sind die von der HöMS festgelegten Mindeststandards zu vermitteln und der Qualifizierungsnachweis mit Zeitpunkt, Dauer, Art und Inhalt der Aus- bzw. Fortbildung aktenkundig zu dokumentieren.

II.5 Verkehrsfehler und unbedeutende Ordnungswidrigkeit

Nach Abzug des Verkehrsfehlers ist zu prüfen, ob die verbliebene Überschreitung mindestens 5 km/h beträgt. Ist das nicht der Fall, wird die Überschreitung als unbedeutend bewertet und sollte nicht verfolgt werden, es sei denn, es handelt sich um eine Messung in verkehrsberuhigten Bereichen (Zeichen 325.1/325.2 StVO). Dort ist aufgrund des besonderen Schutzcharakters der Örtlichkeit auch unterhalb einer Überschreitung von 5 km/h die Ordnungswidrigkeit, unabhängig von der Höhe des Verwarn geldes, nicht unbedeutend.

II.6 Ortsfeste Geschwindigkeitsmessanlagen

Ortsfeste Geschwindigkeitsmessanlagen unterliegen dem Genehmigungsvorbehalt der HöMS. Sie dürfen ohne Genehmigung nicht errichtet werden.

Geschwindigkeitsmessungen erfolgen grundsätzlich offen. Verkehrsteilnehmende dürfen darauf vertrauen, dass Messanlagen zweckmäßig eingesetzt werden. Daher

sind Anlagen, die ohne Genehmigung errichtet wurden, rückzubauen. Anlagen, die absehbar nicht mehr betrieben werden und nur noch den Anschein einer Messung erwecken, sind ebenfalls rückzubauen.

Ortsfeste Geschwindigkeitsmessanlagen sollen an Stellen errichtet werden, an denen eine langfristige Einflussnahme auf das Verkehrsverhalten erforderlich ist. Sie können auch angezeigt sein, wo die Aufstellung nicht ortsfester Geschwindigkeitsmessanlagen aufgrund erschwerter Zugänglichkeit oder unzumutbarer Arbeitssicherheitsbedingungen für das Bedienpersonal nicht vertretbar ist.

Die HöMS prüft das Vorliegen der Voraussetzungen bestehender Anlagen nach Ablauf von 10 Jahren seit Genehmigung. Wird bei der Prüfung festgestellt, dass die Voraussetzungen nicht mehr vorliegen, wird die Genehmigung widerrufen und die Anlagen sind abzubauen.

II.7 Geschwindigkeitsmessanhänger

Geschwindigkeitsmessanhänger können ohne Personal vor Ort betrieben werden und einen Bereich über lange Zeiträume überwachen. Ihre Wirkung kann daher dieselbe Ausprägung entfalten wie ortsfeste Messanlagen. Daher gelten für ihren Betrieb in Hessen die Voraussetzungen für ortsfeste Messanlagen, insbesondere unterliegen die konkreten Messstellen dem Genehmigungsvorbehalt der HöMS.

Genehmigungen können statt für einzelne Messstellen auch für Bereiche erteilt werden, welche folgend als Messzone bezeichnet werden.

Ist in einem Bereich davon auszugehen, dass die Voraussetzungen, die an einer Messstelle anhand der Kriterien für ortsfeste Messanlagen vorliegen, für den gesamten Bereich vorliegen (z.B. ausgewiesene Lärmschutzzonen, ausgewiesene Schulwege, durchgängig vorfahrtsberechtigter und im baulichen Charakter gleichbleibender Straßenzug), kann der gesamte Bereich als Messzone durch die HöMS genehmigt werden.

Die HöMS prüft das Vorliegen der Voraussetzungen. Messzonen dürfen nicht unterbrochen werden. Unterbrechungen können sich insbesondere baulich ergeben. Gegebenenfalls muss bei einer Unterbrechung ein neues Genehmigungsverfahren eingeleitet werden

Innerhalb von Messzonen können Geschwindigkeitsmessanhänger an verschiedenen Stellen aufgebaut werden. Die Ausmaße von Messzonen richten sich nach den lokalen Gegebenheiten und werden von der HöMS im Zuge der Genehmigung festgelegt. Grundsätzlich soll die Ausdehnung einer Messzone innerorts 500 Meter nicht überschreiten. Außerorts können Messzonen grundsätzlich auf bis zu 1000 Meter ausgewiesen werden. In begründeten Fällen sind Abweichungen möglich.

Für die hessischen Polizeibehörden bestehen Ausnahmen vom Genehmigungsvorbehalt für Messungen im Bereich der Bundesautobahnen und Kraftfahrstraßen, insbesondere dortige Baustellen, sowie bei anderen Straßenklassen für Baustellen und Umleitungsstrecken, die nicht nur kurzfristig eingerichtet werden. Im Bereich der Autobahnen ist die Einrichtung nur im Benehmen mit dem lokalen Verantwortlichen der Autobahn GmbH des Bundes zulässig. Für alle weiteren Straßen ist das Benehmen mit der oder dem Verantwortlichen der zuständigen Straßenverkehrsbehörde herzustellen.

Weiterhin können Geschwindigkeitsmessanhänger durch die hessischen Polizeibehörden auch an Messstellen eingesetzt werden, für die die Voraussetzungen für ortsfeste Messanlagen nicht vorliegen. Der Einsatz ist dann allerdings zu beschränken auf Zeiträume von nicht mehr als 48 Stunden sowie auf nicht mehr als zwei Messungen an derselben Örtlichkeit binnen eines Zeitraumes von 4 Wochen. Vornehmlich soll der dementsprechende Einsatz von Geschwindigkeitsmessanhängern besonderen Entwicklungen in der Verkehrsunfalllage und der Verkehrssicherheitslage dienen und sich an den verkehrspolizeilichen Schwerpunkten der Polizeibehörde orientieren.

Für andere Ordnungsbehörden besteht eine Ausnahme vom Genehmigungsvorbehalt bei Baustellen, sofern Benehmen mit der örtlichen Straßenverkehrsbehörde hergestellt ist.

Geschwindigkeitsmessanhänger dürfen in diesen Ausnahmefällen nur an den von den Verantwortlichen der Straßenverkehrsbehörde zugewiesenen Aufstellorten betrieben werden.

Weiterhin gilt für alle Ausnahmen, dass ein Betrieb von Geschwindigkeitsmessanhängern nur dann zulässig ist, wenn durch sie kein zusätzliches Hindernis geschaffen wird.

II.8 Nachfahreinrichtungen zur Verkehrsüberwachung

Zur Verkehrsüberwachung vornehmlich auf den Bundesautobahnen und autobahnähnlich ausgebauten Straßen werden durch die hessischen Polizeibehörden Nachfahrmessungen und Nachfahrdokumentationen durchgeführt. Diese Messungen zielen auf gravierende Ordnungswidrigkeiten, insbesondere Überschreitungen der zulässigen Höchstgeschwindigkeit und Unterschreitung des gebotenen Mindestabstandes, sowie die Ahndung allgemeingefährdender schwerwiegender Verkehrsverstöße ab. Der Einsatz von Fahrzeugen, welche diesem Zweck gewidmet sind, erfolgt primär auf Bundesautobahnen und autobahnähnlich ausgebauten Straßen. Der gezielte Einsatz zur Verfolgung von Verstößen, die lediglich mit Verwarnungsgeld belegt sind, ist nicht zulässig.

Sofern Messgeräte eingesetzt werden, die von der PTB zugelassen werden, gilt die aktuelle Gebrauchsanweisung des Geräteherstellers in der jeweils von der PTB genehmigten Fassung. Es dürfen nur geeichte Geräte eingesetzt werden.

Sofern Geräte ohne Zulassung von der PTB eingesetzt werden, sind die Vorgaben der HöMS einzuhalten. Es handelt sich um Nachfahrdokumentationen, keine Nachfahrmessungen. Eine Eichung ist nicht nötig.

II.9 Geschwindigkeitskontrolle mittels technischer Aufzeichnungen durch die Polizei

Bei Kraftfahrzeugen, die nach den in § 57 b Abs. 1 StVZO genannten Bestimmungen mit einem Fahrtschreiber oder einem Kontrollgerät ausgerüstet sein müssen, können Geschwindigkeitsüberschreitungen durch Sichtauswertung der Aufzeichnungen auf Schaublättern, bei digitalen Kontrollgeräten durch Auswerten des Speichers festgestellt werden.

Von weiteren Ermittlungen ist abzusehen, wenn unter Berücksichtigung der Schwere des Regelverstoßes die Ermittlung des Sachverhaltes oder der betroffenen Person einen unangemessen hohen Ermittlungsaufwand erfordert.

Als Tatort ist, sofern genauere Angaben nicht möglich sind, der Kontrollort anzugeben. Nachgewiesene Auslandsfahrten sind dabei auszuschließen. Sofern keine anderen Feststellungen vorliegen, ist zu Gunsten der betroffenen Person davon auszugehen, dass die jeweils festgestellte Geschwindigkeitsüberschreitung auf einer Autobahn begangen wurde. Von der Differenz der tatsächlich gefahrenen und der am Tatort

zulässigen Höchstgeschwindigkeit sind 6 km/h als Fehlertoleranz des Gerätes abzuziehen. Hiernach verbleibende Geschwindigkeitsüberschreitungen von weniger als 5 km/h sind in der Regel nicht zu verfolgen.

II.10 Anlagen zur Überwachung von Lichtzeichenanlagen

Sofern eine Anlage zur Überwachung von Verstößen des Missachtens eines roten Haltesignals auch Geschwindigkeitsmessungen vornimmt, unterliegt sie den Voraussetzungen für ortsfeste Geschwindigkeitsmessanlagen und bedarf für Ihren Aufbau und Betrieb der Genehmigung der HöMS. Maßgeblich dafür ist der tatsächliche Einsatz der Anlage auch zur Geschwindigkeitsüberwachung.

III. Technische Verkehrsüberwachung durch Polizei- und Ordnungsbehörden

III.1 Technische Überwachung von Durchfahrtsverboten

Zur Überwachung von Durchfahrtsverboten können automatisierte Systeme eingesetzt werden. Es wird empfohlen, den Verkehrsteilnehmenden in geeigneter Weise erkennbar zu machen, dass ein Durchfahrtsverbot überwacht wird. Stationäre Messstellen und dort verwendete Messtechnik sind der HöMS zu melden.

III.1.1 Absolute Durchfahrtsverbote

Durchfahrtsverbote abhängig vom tatsächlichen Gewicht eines Fahrzeuges, von den Abmaßen eines Fahrzeuges oder Verbote aller Kraftfahrzeuge sind absolute Durchfahrtsverbote. Ihre Überwachung mit stationärer und mobiler Messtechnik ist zulässig.

Sofern Messtechnik ausschließlich die konkreten Werte misst, welche dem Durchfahrtsverbot zugrunde liegen, also beispielsweise Wägetechnik, gelten keine weiteren Voraussetzungen.

Sofern eine Anlage zur Überwachung absoluter Durchfahrtsverbote auch Geschwindigkeitsmessungen vornimmt, unterliegt sie den Voraussetzungen des Abschnittes II.

III.1.2 Relative Durchfahrtsverbote

Relative Durchfahrtsverbote sind Verbote, die Ausnahmen für einen bestimmten Personenkreis beinhalten (zum Beispiel Lieferverkehr).

Sofern Durchfahrtsverbote aufgrund von § 40 BlmSchG nach Maßgabe der straßenverkehrsrechtlichen Vorschriften angeordnet worden sind oder aufgrund straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften zum Schutz der Wohnbevölkerung oder der Bevölkerung vor Abgasen zur Abwehr von immissionsbedingten Gefahren ergangen sind, ist deren Überwachung mit mobilen Geräten stichprobenartig zulässig. Die Voraussetzungen des § 63c StVG sind zu beachten.

Durchfahrtsverbote aus anderen Gründen, die sich nur an einen bestimmten Personenkreis richten, dürfen nur dann mit automatisierter Messtechnik überwacht werden, wenn Maßnahmen ergriffen werden, welche die Erhebung von Daten von Berechtigten verhindern.

Sofern eine Anlage zur Überwachung relativer Durchfahrtsverbote auch Geschwindigkeitsmessungen vornimmt, unterliegt sie den Voraussetzungen des Abschnittes II.

III.1.3 Überwachung von Umweltzonen

Der Einsatz von Kennzeichenlesesystemen, welche mittels automatisierten Abgleichs mit Kraftfahrzeugdaten der Überwachung der Einhaltung der Vorschriften einer Umweltzone dienen, sind gemäß §§ 35 Abs. 1 Nr. 18, 36 Abs. 2i StVG zulässig.

III.1.4 Überwachung Durchfahrtsverboten durch Geschwindigkeitsmessanhänger

Verbote der Durchfahrt können dann durch Geschwindigkeitsmessanhänger überwacht werden, wenn die Voraussetzungen des Abschnittes II und insbesondere II.7 vorliegen und die verwendete Technik zur Überwachung von Durchfahrtverboten zugelassen ist.

III.2 Verkehrsüberwachung durch Foto- und Videotechnik

Foto- und Videotechnik darf zur Verkehrsüberwachung eingesetzt werden. Bei dem Aufzeichnen eines Videos oder dem Fertigen von Lichtbildern müssen Maßnahmen ergriffen werden, die Erhebung von Daten von Dritten zu vermeiden.

III.3 Videostreifen

Die Hessische Polizei verfügt über Fahrzeuge, welche mit Videoaufzeichnungsgeräten ausgerüstet sind. Zielrichtung des Einsatzes von Videostreifen ist die Verkehrsüberwachung zur Ahndung von Verstößen, die auf andere Weise nur schwer verfolgt werden können. Die Schwerpunktsetzung obliegt grundsätzlich den örtlichen Dienststellen auf Basis des Verkehrslagebildes. Die Bestimmungen des Abschnittes III.2 gelten analog. Sofern Geschwindigkeitsverstöße dokumentiert werden, sind die Vorgaben der HöMS einzuhalten. Es handelt sich um Nachfahrdokumentationen, keine Nachfahrmessungen. Eine Eichung ist nicht nötig.

III.4 Nachfahraufzeichnungen zur Bekämpfung grob verkehrswidrigen Verhaltens

Grob verkehrswidriges Verhalten, bei welchem die Auslebung des individuellen Lebensstils, Risiko- und gefahrengeneigtes Fahrverhalten über die Verkehrsregeln gestellt wird, stellt ein hohes Gefährdungspotential für Verkehrsteilnehmende und Unbeteiligte dar. Zur Ahndung entsprechenden Verhaltens von Rasern, Tunern und Posern werden durch die Hessische Polizei Fahrzeuge eingesetzt, mit denen Nachfahraufzeichnungen möglich sind. Fahrzeuge, die diesem Zweck gewidmet sind, sind vornehmlich in urbanen Räumen und auf Straßen einzusetzen, die erfahrungsgemäß häufig durch bezeichnete Fahrzeugführende aufgesucht werden.

Die eingesetzten Aufzeichnungsgeräte sind weiterhin geeignet, auch Geschwindigkeiten und Abstände zu messen. Dokumentationen und Ahndungen von

Verstößen sind im Rahmen des Einsatzzweckes der bezeichneten Fahrzeuge zulässig. Der gezielte Einsatz zur Verfolgung von Verstößen, die lediglich mit Verwarnungsgeld belegt sind, ist nicht zulässig. Für Geschwindigkeitsmessungen sind die Vorgaben der HöMS zu beachten. Es handelt sich um Nachfahrdokumentationen, keine Nachfahrmessungen. Eine Eichung ist nicht nötig.

IV. Fahrzeugmängel und Erlöschen der Betriebserlaubnis

Mängel sind möglichst umgehend zu beheben. Kann dies nicht an Ort und Stelle geschehen, kann bei geringfügigen Mängeln, welche die Verkehrssicherheit nicht unmittelbar wesentlich beeinträchtigen, die Weiterfahrt, gegebenenfalls unter Auflagen, gestattet werden.

Schwerwiegende Mängel sind solche, die bezüglich ihres Gefährdungspotenzials analog § 19 Abs. 2 Nr. 2 StVZO zu bewerten sind. In diesen Fällen haben Fahrzeugführende nach § 23 Abs. 2 StVO das Fahrzeug mit der gebotenen Vorsicht auf dem kürzesten Weg aus dem Verkehr zu ziehen. Weitere notwendige Maßnahmen sind von der Polizei nach pflichtgemäßem Ermessen zu treffen. Betreffen die Mängel lediglich die Ladung, kann nach entsprechender Sicherung oder Umladung die Weiterfahrt gestattet werden.

Können Fahrzeugmängel nicht an Ort und Stelle beseitigt werden, ist Vordruck Nr. 3.430, „Mitteilung über Fahrzeugmängel“, auszufertigen. Bei der Festlegung der Frist ist eine dem Mangel entsprechende angemessene Zeit zur Behebung zuzumessen. Wird die Behebung der Fahrzeugmängel nicht spätestens bis zum achten Tag nach Fristablauf nachgewiesen und werden auch keine beachtenswerten Gründe für die Fristüberschreitung vorgebracht, ist die Erstschrift an die zuständige Zulassungsbehörde mit dem Ersuchen zu übersenden, Maßnahmen nach § 17 StVZO oder § 5 FZV zu ergreifen.

Für Fahrzeuge, deren Betriebserlaubnis erloschen ist, kann nur die Zulassungsbehörde die erneute Betriebserlaubnis erteilen. Wird bei der Überprüfung eines betriebserlaubnispflichtigen Fahrzeugs festgestellt, dass für das Fahrzeug bisher keine Betriebserlaubnis erteilt wurde oder auf Grund einer Fahrzeugänderung die Betriebserlaubnis erloschen ist (§ 19 Abs. 2 StVZO), wird daher die zuständige

Zulassungsbehörde ohne Einräumen einer Frist über das Fehlen der Betriebserlaubnis benachrichtigt. Es ist anzugeben, welche Fahrzeugänderung zum Erlöschen der Betriebserlaubnis geführt hat.

Sofern die Veränderung, welche zum Erlöschen der Betriebserlaubnis geführt hat, vollständig vor Ort rückgängig gemacht werden kann und wird oder eine Weiterfahrt die Verkehrssicherheit nicht wesentlich beeinträchtigt, kann im Ermessen der feststellenden Bediensteten der Ordnungsbehörde, gegebenenfalls unter Auflagen, die Weiterfahrt zur direkten Verbringung des Fahrzeuges zur Halteranschrift, einer Werkstatt oder der Zulassungsbehörde zugelassen werden. Auch in diesen Fällen ist die zuständige Zulassungsbehörde ohne Einräumen einer Frist über das Fehlen der Betriebserlaubnis zu benachrichtigen. Legt die Fahrzeugführerin oder der Fahrzeugführer glaubhaft dar, dass eine Fahrt zum oder vom amtlich anerkannten Sachverständigen oder Prüfer für den Kraftfahrzeugverkehr oder von der Zulassungsbehörde zur Erlangung einer Betriebserlaubnis vorliegt, kann ebenso verfahren werden.

Bei Mängeln an Fahrzeugen von Bundes- oder Landesbehörden ist die Zweitschrift des Vordrucks Nr. 3.430 der Fahrzeugführerin oder dem Fahrzeugführer zu übergeben und die Erstschrift unverzüglich zur Mängelbeseitigung in eigener Zuständigkeit an deren oder dessen Dienststelle zu übersenden.

Bei Mängeln an Fahrzeugen der Stationierungsstreitkräfte einschließlich Privatfahrzeugen, die von den Behörden der Truppe zugelassen wurden, ist die Zweitschrift des Vordrucks Nr. 3.430 der Fahrzeugführerin oder dem Fahrzeugführer auszuhändigen und die Erstschrift unverzüglich zur weiteren Veranlassung an die örtlich zuständige Dienststelle der Militärpolizei zu übersenden.

Bei Unfallschäden kann der Ausfertigung einer Mitteilung über Fahrzeugmängel abgesehen werden, wenn zu erwarten ist, dass die durch den Unfall entstandenen Mängel ordnungsgemäß behoben werden.

Bei Mängeln an Fahrzeugen, die nicht im Geltungsbereich der StVZO bzw. FZV zugelassen sind, finden die Bestimmungen über die Mängelmitteilung keine Anwendung.

V. Weiterentwicklung automatisierter Verkehrsüberwachung

Verkehrsüberwachung soll mit dem technischen Fortschritt sowie rechtlichen Entwicklungen Schritt halten können. Vorbehaltlich der Prüfung und Feststellung einer bestehenden Rechtsgrundlage dürfen Geräte oder Techniken sowie veränderte Einsatzmöglichkeiten, die in diesem Erlass nicht genannt sind, unter der Voraussetzung, dass das Hessische Ministerium des Inneren, für Sicherheit und Heimatschutz, Fachreferat LPP 13, eine Genehmigung erteilt hat, verwendet werden. Für diese Prüfung kann zuvor die HöMS einbezogen werden. Die Prüfung einer Genehmigung richtet sich nach den Vorgaben für bereits beschriebene Messtechnik beziehungsweise beschriebene Regelungen zur Verkehrsüberwachung.

VI. Datenschutz

Beim Umgang mit Daten im Zusammenhang mit der Verkehrsüberwachung, Verfolgung und Ahndung von Verkehrsordnungswidrigkeiten sind die veranlassenden Behörden für die Einhaltung der Vorschriften des Hessischen Datenschutz- und Informationsfreiheitsgesetzes (HDSIG), des Hessischen Gesetzes über die öffentliche Sicherheit und Ordnung (HSOG) und des Gesetzes über Ordnungswidrigkeiten (OWiG) in der jeweils geltenden Fassung verantwortlich.

Insbesondere bei der Nutzung von Messtechnik ist explizit darauf zu achten, dass personenbezogene Daten nach Beendigung der Nutzung irreversibel zu löschen sind.

Bei der Inanspruchnahme von Privatpersonen und Dienstleister für Leistungen nach diesem Erlass sind die Details vertraglich nach Maßgabe des § 57 HDSIG zu regeln .

VII. Schlussvorschriften

Mein Erlass

Verkehrsüberwachung durch örtliche Ordnungsbehörden
und Polizeibehörden, vom 23. Februar 2015 (StAnz. Nr.9 S. 182),

ist im Zuge der Erlassbereinigung außer Kraft getreten.

Dieser Erlass tritt am Tage nach der Veröffentlichung in Kraft.

Ru. 2017