# 2. Durchführung der Verkehrsüberwachung

## 2.1 Grundsätzliches

Sichtbare Präsenz trägt wesentlich dazu bei, das subjektive Entdeckungsrisiko zu erhöhen und regelkonformes Verhalten zu fördern. Sie ist somit wesentlicher Bestandteil sowohl der polizeilichen Verkehrssicherheitsarbeit als auch der allgemeinen Kriminalprävention.

Im Zeichen ständig wachsender Aufgaben für die Polizei, bei nur begrenzt zur Verfügung stehenden sachlichen und personellen Mitteln, sind der polizeilichen Verkehrsüberwachung quantitative Grenzen gesetzt. Umso mehr ist es notwendig, die **Qualität der polizeilichen Verkehrsüberwachung** auf einem möglichst hohen Niveau zu halten. Dies erfordert insbesondere eine kontinuierliche Analyse der Unfallentwicklung im örtlichen Bereich, eine Fortschreibung der jeweiligen Einsatzkonzeptionen und auch entsprechende Controllingmaßnahmen.

Ein wichtiger Aspekt im Hinblick auf die Maßnahmen der Polizei ist **die zeitliche und örtliche Komponente**.

## 2.2 Zuständigkeit

Im Rahmen des integrativen Ansatzes ist die Überwachung des Straßenverkehrs Aufgabe **aller** Polizeivollzugsbeamten. Sie wird in der Regel von Beamten des uniformierten Vollzugsdienstes durchgeführt.

Die Zuständigkeit der Gemeinden zur Ermittlung und Verfolgung von Verstößen im ruhenden Verkehr und von Geschwindigkeitsverstößen bleibt unberührt. Um eine reibungslose und effiziente Zusammenarbeit zwischen der Bayerischen Polizei und den Gemeinden zu gewährleisten, sind die Tätigkeiten untereinander abzustimmen.

## 2.3 Einsatz von Angestellten

Werden zur Überwachung des Straßenverkehrs Angestellte eingesetzt (Art. 2 Abs. 2 POG), gilt Folgendes:

### 2.3.1

Zur Überwachung von Verstößen gegen Vorschriften des Straßenverkehrsrechts, die im ruhenden Verkehr festgestellt werden, zur Bedienung von Geschwindigkeitsmessgeräten, auch von Laser-Handmess-Geräten, können Angestellte nach Weisung der zuständigen Dienststelle uneingeschränkt eingesetzt werden.

### 2.3.2

Im Übrigen sollen Angestellte nur gemeinsam mit Polizeivollzugsbeamten eingesetzt werden. Anhaltungen (§ 36 Abs. 5 StVO, § 46 Abs. 2 OWiG in Verbindung mit § 163b StPO) bleiben den Beamtinnen und Beamten des Polizeivollzugsdienstes vorbehalten.

## 2.4 Umfang der Überwachung

Zu überwachen sind:

### 2.4.1

die Verkehrsteilnehmer - insbesondere die Risikogruppen - im Hinblick auf ihr Verhalten, die Verkehrstüchtigkeit (insbesondere Fahrtüchtigkeit), die Fahrerlaubnis und andere Voraussetzungen zum Führen von Kraftfahrzeugen und die Benutzung der passiven Sicherheitseinrichtungen wie Gurte, Kindersitze und Helme;

### 2.4.2

die Fahrzeuge – z.B. im Hinblick auf Zulassung, Ausrüstung, Zustand und Ladung;

### 2.4.3

die Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen (Art, Standort, Zustand, Zweckmäßigkeit, Sichtbarkeit und Gültigkeit). Bei Mängeln sind die für die Verkehrssicherung originär zuständigen Straßenverkehrsbehörden und/oder Straßenbaubehörden zu verständigen. Bei Gefahr im Verzug trifft die Polizei erforderliche vorläufige Maßnahmen selbst (§ 44 Abs. 2 StVO - „Eilzuständigkeit “);

2.4.4

die verkehrsrechtlich öffentlichen Verkehrsflächen (baulicher oder witterungsbedingter Zustand, insbesondere Gefahrenstellen, z.B. Baustellenabsicherungen – soweit nicht Abschnitt 2.4.3 zutrifft). Dabei ist auch auf Gefahren zu achten, die von außen drohen (z.B. Lawinen, Abrutschen von Hängen, Gefährdung von Brücken durch Hochwasser); die für die Verkehrssicherung originär zuständigen Stellen sind zu verständigen. Bei Gefahr im Verzug trifft die Polizei selbst die erforderlichen vorläufigen Maßnahmen nach dem Polizeiaufgabengesetz oder nach dem Straßenverkehrsrecht (§ 44 Abs. 2 StVO – „Eilzuständigkeit“).

## 2.5 Verfahren

### 2.5.1 Ankündigung von Maßnahmen der Verkehrsüberwachung

Maßnahmen der Verkehrsüberwachung sind grundsätzlich nicht anzukündigen, weil bei den Verkehrsteilnehmern im Interesse der Sicherheit des Verkehrs nicht der Eindruck erweckt werden darf, ohne Ankündigung müsse mit einer polizeilichen Kontrolle nicht gerechnet werden und es könnten deshalb die Verkehrsregeln ohne ahndungsrechtliches Risiko unbeachtet bleiben. Abweichend von diesem Grundsatz können Überwachungsmaßnahmen am Kontrollort angekündigt werden,

– bei einzelnen Kontrollarten, sofern dies in besonderen Weisungen vorgesehen ist;

– wenn die Ankündigung zweckdienlich erscheint, um die Verkehrsteilnehmer auf mögliche Beeinträchtigungen des Verkehrsablaufs aufmerksam zu machen;

– im Bereich von besonders unfallträchtigen Stellen/Strecken, ggf. mit dem ständigen Zusatzzeichen „Radarkontrolle“, zu Zeichen 274;

### 2.5.2 Durchführung polizeilicher Verkehrskontrollen

Behinderungen und Belästigungen anderer Verkehrsteilnehmer und Dritter sind bei Verkehrskontrollen möglichst zu vermeiden. Gefährdungen sind nach menschlichem Ermessen auszuschließen. Um dieses Ziel zu erreichen, sollten die Anhaltungen abseits des normalen Fahrverkehrs (z.B. in Haltebuchten) durchgeführt werden.

### 2.5.3 Sonderrechte

Die Verkehrsüberwachung ist hoheitliche Aufgabe. Die Polizei ist daher von den Vorschriften der Straßenverkehrs-Ordnung befreit, soweit das zur Erfüllung dieser Aufgabe dringend geboten ist (§ 35 Abs. 1 StVO). Die öffentliche Sicherheit und Ordnung ist gebührend zu berücksichtigen (§ 35 Abs. 8 StVO). Insbesondere dürfen Sonderrechte nicht in Anspruch genommen werden, wenn dadurch der Verkehr gefährdet würde, in der Regel auch nicht, wenn der Verkehr sonst wesentlich beeinträchtigt würde.

Das gilt nicht für Gemeinden, die Aufgaben der kommunalen Verkehrsüberwachung wahrnehmen; für sie kommt, bei Vorliegen dringender Gründe, die Erteilung einer standortbezogenen Ausnahmegenehmigung (z.B. § 46 Abs. 1 Satz 2 Nr. 11 StVO) in Betracht.

Von einer Verfolgung ist regelmäßig abzusehen, wenn die Beeinträchtigung des übrigen Verkehrs außer Verhältnis zu der Schwere des Verstoßes steht.

### 2.5.4 Anhalten

Nach Verkehrsverstößen sind die Betroffenen grundsätzlich anzuhalten, da die verkehrserzieherische Wirkung einer Beanstandung mit Anhaltung ungleich höher einzuschätzen ist, als Beanstandungen im Nachsendeverfahren und weil sich anlässlich einer Beanstandung wegen eines Verkehrsdelikts immer

wieder Verdachtsmomente für andere Delikte ergeben können (ganzheitlicher Kontrollansatz – vgl. hierzu Nr. 2.10). Zudem entfallen bei Kontrollen mit Anhaltung zeitraubende und personalintensive Nachermittlungen. Grundsätzlich ist deshalb auch bei der technischen Verkehrsüberwachung eine möglichst hohe Anhaltequote anzustreben.

Von einer Anhaltung ist abzusehen, wenn dadurch eine Gefährdung des Betroffenen oder anderer Personen zu befürchten ist oder wenn der übrige Verkehr unzumutbar behindert werden könnte.

Im Übrigen kann von einem Anhalten abgesehen werden, wenn

– die Erfüllung anderer polizeilicher Aufgaben vordringlich ist;

– in ergänzenden Weisungen für einzelne Kontrollarten etwas Anderes bestimmt ist.

Wird der Betroffene angehalten, ist ihm der Verkehrsverstoß bekannt zugeben. Vor der Anhörung ist er über sein Aussageverweigerungsrecht zu belehren. Ist der Verstoß mit schädlichen Auswirkungen auf die Umwelt verbunden, soll er darauf hingewiesen werden. Zugleich soll versucht werden, den Betroffenen für künftiges verkehrsgerechtes Verhalten zu motivieren.

Im Übrigen wird auf den Leitfaden (LF) 371 „Eigensicherung“ hingewiesen.

## 2.6 Verfolgung von Verkehrsordnungswidrigkeiten

Bei der Verfolgung von Verkehrsordungswidrigkeiten sind folgende Gesichtspunkte zu berücksichtigen:

### 2.6.1 Bedeutung des Verstoßes

Von der Verfolgung eines Verstoßes darf nicht abgesehen werden, wenn der Betroffene grob verkehrswidrig oder rücksichtslos gehandelt hat. Ein Verstoß muss in aller Regel verfolgt werden, wenn der Betroffene beharrlich seine Pflichten als Fahrzeugführer oder Fahrzeughalter verletzt oder bereits wiederholt wegen des gleichen Verstoßes beanstandet wurde. Konsequent zu ahnden sind ferner Verstöße, die entweder für sich alleine oder auf Grund einer negativen Vorbildwirkung, z.B. für Kinder, zu Gefährdungen führen können. Hat ein Betroffener mehrere Zuwiderhandlungen begangen, von denen jede für sich ein Absehen von der Verfolgung zulassen würde, ist zu prüfen, ob die Gesamtheit der Verstöße noch unbedeutend ist.

Bei der Verwarnung von geringfügigen Verstößen ist unter Berücksichtigung des jeweiligen Einzelfalles verstärkt zu prüfen, inwieweit nicht auch eine eingehende mündliche Verwarnung unter Verzicht auf die Erhebung eines Verwarnungsgeldes ausreichend ist.

Von der Verfolgung soll insbesondere bei nachstehend aufgeführten Verstößen nicht abgesehen werden:

#### 2.6.1.1 Gefährlichkeit des Verstoßes

Verkehrsverstöße, die häufig zu Unfällen führen (unfallträchtig sind insbesondere Verstöße nach Abschnitt 1.2.1), sind in jedem Fall zu ahnden, auch wenn sie ohne Folgen bleiben.

#### 2.6.1.2 Folgen des Verstoßes

Wurde durch die Zuwiderhandlung ein Anderer geschädigt, gefährdet oder erheblich behindert oder wurde der Verkehrsfluss erheblich beeinträchtigt, kann von der Verfolgung des Verstoßes nur ausnahmsweise abgesehen werden, z.B. wenn der Schaden unbedeutend, die Gefährdung gering und die Behinderung und Beeinträchtigung des Verkehrsflusses von kurzer Dauer war. Hat der Betroffene oder ein naher Angehöriger durch die Zuwiderhandlung ausschließlich selbst einen schweren Schaden erlitten, kann auf die Verfolgung des Verstoßes verzichtet werden, wenn das Verschulden des Betroffenen gering war und anzunehmen ist, dass er aus dem Unfall die notwendigen Lehren für künftiges Verhalten ziehen wird.

Von der Verfolgung eines Verstoßes soll insbesondere nicht abgesehen werden:

– bei Fahrzeugmängeln, welche die Verkehrssicherheit des Fahrzeugs erheblich beeinträchtigen, insbesondere bei schwer wiegenden Mängeln an Bereifung, Bremsen und Lenkung, oder die Umwelt erheblich belasten, z.B. durch eine unzulässig hohe Geräusch- und Abgasentwicklung;

– bei anderen Zuwiderhandlungen, wenn sie in erheblichem Maße mit schädlichen Auswirkungen auf die Umwelt verbunden sind;

– wenn keine Sicherheitsgurte, Helme oder Kindersitze angelegt, getragen oder benützt werden;

– bei einer vorwerfbaren Überschreitung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit um mehr als 20 km/h;

– bei einer vorwerfbaren Überschreitung des zulässigen Gesamtgewichts um mehr als 5 v. H.;

– bei einer vorwerfbaren Überschreitung der zulässigen Stützlast um mehr als 50 v. H.

Bei Mängeln an lichttechnischen Einrichtungen soll von der Verfolgung nicht abgesehen werden, wenn

– bei mehrspurigen Fahrzeugen das Signalbild so verändert ist, dass sie als solche nicht mehr erkennbar sind;

– bei einspurigen Fahrzeugen die vordere oder die rückwärtige Beleuchtung nicht betriebsbereit ist.

Ausnahmsweise kann bei Mängeln an lichttechnischen Einrichtungen von der Verfolgung abgesehen werden, wenn zu erwarten ist, dass die Fahrt bis zu dem Zeitpunkt, ab dem eine Beleuchtung erforderlich ist, beendet sein wird.

Die Verpflichtung, bei Fahrzeugmängeln eine Mitteilung über Fahrzeugmängel zu erstatten, bleibt unberührt.

### 2.6.2 Auswirkungen des Verstoßes auf die Verkehrssicherheit des Fahrzeugs und auf die Umwelt

Bei Ordnungswidrigkeiten mit möglichen Auswirkungen auf die Verkehrssicherheit und die Umwelt ist der Mangel möglichst an Ort und Stelle zu beheben. Bei gravierenden Beeinträchtigungen ist die Weiterfahrt zu untersagen.

Von einer Unterbindungsmaßnahme kann nur Abstand genommen werden, wenn im Einzelfall die Gefährdung als gering anzusehen ist oder zusätzliche anderweitige Vorkehrungen getroffen werden können (z.B. die Begleitung durch Polizeibeamte zu einer Werkstatt).

Erlischt durch die technische Veränderung die Betriebserlaubnis (vgl. Beispielkatalog Änderungen an Fahrzeugen und ihre Auswirkungen auf die Betriebserlaubnis von Fahrzeugen - § 19 Abs. 2, 3, 4 und 5 StVZO [VKBl. 1999 S. 451]), lebt die Betriebserlaubnis durch die Mängelbeseitigung nicht wieder auf. Auf § 17 StVZO wird besonders hingewiesen. Die Möglichkeit der Unterbindung der Weiterfahrt wird hiervon nicht berührt.

## 2.7 Beweissicherung/-führung

Wird ein Verstoß verfolgt, sind die für den Nachweis der Tat und der Täterschaft notwendigen Beweise umgehend zu sichern. Kann das beanstandete Fahrzeug nicht angehalten werden, empfiehlt es sich, nicht nur das amtliche Kennzeichen, sondern auch sonstige Identifikationsmerkmale für das Fahrzeug (z.B. Hersteller, Fahrzeug-Typ, Farbe, auffällige Ausrüstungsteile) und den Fahrer (z.B. Anzahl der Insassen, Geschlecht der das Fahrzeug führenden Person) festzuhalten. Zur Beweissicherung sind die dafür zur Verfügung stehenden technischen Hilfsmittel einzusetzen.

Überwachungsgeräte mit Video- und Fotodokumentation dürfen ohne diese nur eingesetzt werden, wenn die Beweise anderweitig gesichert werden können.

Lichtbildabzüge bzw. Ausdrucke eines digitalen Bildes sind in der Regel nur zu fertigen

– auf Anforderung der Verfolgungsbehörden,

– zur Vorlage bei der Staatsanwaltschaft, wenn nach Einspruch die Unterlagen an diese übersandt werden,

– zum Zweck der Beweissicherung und Fahrerermittlung sowie

– zur Akteneinsicht.

Lichtbildabzüge müssen das Negativ bzw. Dateiausdrucke den abgebildeten Sachverhalt in vollem Umfang wiedergeben. Ausschnittsvergrößerungen dürfen nur zum Zweck der Täterermittlung und Beweisführung gefertigt werden.

Lichtbildauszüge und digitale Bilder, die eine Ordnungswidrigkeitenanzeige mit einem Fahrverbot betreffen, sind drei Jahre ab Tattag aufzubewahren. In allen übrigen Fällen ein Jahr ab Tattag.

Negative und Video-Bänder sind grundsätzlich drei Jahre aufzubewahren.

## 2.8 Verkehrsüberwachung durch Polizeibeamte in ziviler Kleidung; Einsatz von Fahrzeugen, die nicht als Polizeifahrzeuge gekennzeichnet sind (neutrale Fahrzeuge)

Während die vorbeugende Verkehrsüberwachung und ein wesentlicher Teil der auf die Verfolgung von Verkehrsverstößen gerichteten Überwachung durch Polizeibeamte in Dienstkleidung mit gekennzeichneten Dienstfahrzeugen durchgeführt werden kann, ist es notwendig, vor allem zur Feststellung schwer wiegender, unfallträchtiger und häufig grob verkehrswidrig und rücksichtslos begangener Verstöße auch Polizeibeamte in ziviler Kleidung und neutrale Dienstfahrzeuge einzusetzen. Die Einsatzorte und -strecken sind nach dieser Zielsetzung auszuwählen. Einsätze dieser Art sollen besonders erfahrenen Beamten übertragen werden.

Die Beamten in neutralen Dienstfahrzeugen tragen je nach Art des Einsatzes Dienstkleidung oder zivile Kleidung. Die Fahrer neutraler Krafträder tragen zivile Krad-Bekleidung.

Das Anhalten von Fahrzeugen darf nur in einer Weise erfolgen, dass der Verkehrsteilnehmer eindeutig erkennen kann, dass er von der Polizei zum Anhalten aufgefordert wird. Hierzu sind der Anhaltestab bzw. der Anhaltesignalgeber zu verwenden. Der Kraftradfahrer betätigt den Anhaltesignalgeber und weist erforderlichenfalls durch Handzeichen zum Anhalten an.

Die Legitimationspflicht des Polizeibeamten ist in der Bekanntmachung vom 26. September 1977 (MABl S. 700) geregelt.

## 2.9 Tarnung von technischem Gerät

Die Verwendung tarnender Mittel beim Einsatz von technischem Gerät (z.B. in Mülltonnen) und Messfahrzeugen ist **nicht** zulässig. Die Ausnutzung baulicher und örtlicher Gegebenheiten ist **jedoch** zulässig (verdecktes Aufstellen).

## 2.10 Ganzheitlicher Kontrollansatz

Regelwidriges Verhalten im Straßenverkehr sowie allgemeine Delinquenz haben häufig Gemeinsamkeiten. Im Rahmen eines integrativen Ansatzes sind daher bei **allen Kontrollmaßnahmen** sowohl die Belange der Verkehrssicherheitsarbeit als auch der Kriminalitätsbekämpfung zu berücksichtigen.

Dabei soll im Rahmen der geltenden Rechtsvorschriften eine möglichst umfassende Kontrolle

– sowohl der Personen (Alkohol-, Drogen- und Medikamenteneinfluss der Fahrzeuglenker, Führerscheinüberprüfungen, Suchvermerke bzgl. Haft-/Vorführungsbefehle, Aufenthaltsrecht von Ausländern),

– der mitgeführten Gegenstände (z.B. Überprüfung von Autoradios, Handys, Ausweisen nach Suchvermerken in der SFD)

– als auch der Fahrzeuge (Fahrgestellnummern, Inhalt des Kofferraums, der mitgeführten Ladung, Fahrzeugbeschaffenheit und Ausrüstung)

vorgenommen werden.

## 2.11 Datenschutz

Die Bestimmungen zum Datenschutz sind zusätzlich zu dieser Richtlinie zu beachten.