



**POLIZEI**  
Hamburg

# SPL-Anweisung 2022-1

## Überwachung des Straßenverkehrs

VD 02  
Überseering 35  
22297 Hamburg  
Telefon. [REDACTED]

Stand 29.03.2022

## **Inhalt**

Vorwort .....	5
I. Allgemeine Grundlagen.....	6
1. Allgemeines.....	6
2. Begriff und Ziel der Verkehrsüberwachung .....	6
3. Aufgabenzuweisung.....	7
4. Anordnung, Schwerpunktsetzung und Koordination der Verkehrsüberwachung.....	8
II. Umfang der Verkehrsüberwachung .....	9
1. Verkehrsteilnehmende .....	9
1.1 Verhalten.....	9
1.2 Zulassung und Eignung .....	9
2. Verkehrsmittel .....	10
3. Verkehrsraum .....	10
III. Besondere Bereiche der Verkehrsüberwachung .....	11
IV. Taktische Maßnahmen der Verkehrsüberwachung.....	11
1. Grundsätze.....	11
2. Verkehrskontrollen .....	12
2.1 Mobile Kontrollen .....	12
2.2 Standkontrolle.....	13
2.3 Kombinierte Verkehrskontrollen.....	14
V. Anhalte- und Kontrollgrundsätze der Standkontrolle.....	14
1. Auswahl der Kontrollstellen.....	14
2. Ausrüstung .....	14
3. Vorbereitung.....	15
4. Personelle Besetzung einer Kontrollstelle .....	15
4.1 Kontrollstellenführer/Kontrollstellenführerin.....	15
4.2 Anhalteposten .....	15
4.3 Kontrollkräfte .....	15
4.4 Sicherungskräfte.....	16
4.5 Verfolgungskräfte.....	16
4.6 Einweisungs- und Einschleusungskräfte.....	16
4.7 Aufklärungs- und Beobachtungsposten .....	16
4.8 Transportkräfte .....	16
IV. Kontrollschwerpunkte .....	17
1. Überwachung der Geschwindigkeit .....	17
2. Überwachung des Abstandes .....	17
3. Überwachung von Rotlichtmissachtungen .....	17

4.	Überwachung der Fahrtüchtigkeit (Alkohol und Drogen, körperliche/geistige Mängel).....	18
5.	Überwachung des Schwerlastverkehrs einschließlich Gefahrgut und Ladungssicherung .....	18
6.	Überwachung des Fahrradverkehrs .....	19
7.	Überwachung von Elektrokleinstfahrzeugen (eKF).....	20
8.	Überwachung des Bereiches Autoposer .....	20
9.	Überwachung motorisierter Zweiräder .....	21
10.	Überwachung des ruhenden Verkehrs .....	21
11.	Überwachung Ablenkungsverstöße .....	21
Anlage 1	Leitlinien für die Überwachung des ruhenden Verkehrs .....	22
Anlage 2	Leitlinien der Geschwindigkeitsüberwachung .....	24
Anlage 3	Einsatz von Geschwindigkeitsmessgeräten .....	27
1.	Allgemeines.....	27
2.	Messtechnik .....	27
2.1	Einseitensensor Kistler ES8.0 .....	27
2.2	VITRONIC PoliScanspeed .....	27
2.3	JENOPTIK TraffiStar S350 .....	28
2.4	JENOPTIK Traffi Patrol XR .....	28
3.	Mobile Geschwindigkeitsüberwachung.....	28
3.1	Geschwindigkeitsüberwachungsfahrzeuge (GÜKW).....	28
3.2	Mobile Geschwindigkeitsüberwachungsanlagen (mGÜA) .....	29
3.3	Geschwindigkeitsüberwachung mittels Handlaser .....	29
4.	Stationäre Geschwindigkeitsüberwachungsanlagen (GÜA).....	29
5.	Geschwindigkeits-Warn-Anlagen (GWA) und Verkehrsstatistik-Gerät (VSG).....	30
5.1	GWA .....	30
5.2	VSG .....	31
Anlage 4	Überwachung von Rotlichtverstößen .....	32
1.	Allgemeines.....	32
2.	Stationäre Rotlichtüberwachungsanlagen (RÜA).....	32
3.	Mobile Rotlichtüberwachungsanlage .....	32
Anlage 5	Verkehrsüberwachung mit Videotechnik (Videonachfahrssystem) .....	34
1.	Allgemeines.....	34
2.	Zweck und Ziel des Einsatzes .....	34
3.	Einsatzgrundsätze .....	34
4.	Dokumentation des Verkehrsverstoßes .....	35
5.	Auswertung, Bearbeitung und Archivierung der Vorgänge .....	35
6.	Beweismittelanforderung .....	35
7.	Einsatz von Videonachfahrtechnik zur Rotlichtüberwachung .....	35

7.1	Standort.....	35
7.2	Protokoll.....	35
7.3	Anhalten.....	36
Anlage 6	Video-Distanz-Auswertung (ViDistA).....	37
1.	Zweck und Ziel des Einsatzes .....	37
2.	Grundsätze.....	37
3.	Schulung.....	37
Anlage 7	Brückenwaagenverzeichnis .....	39
Anlage 8	Regelpläne.....	43
8.1	Fahrbahn mit zwei und mehr Fahrstreifen je Richtungsbahn (innerorts) .....	44
8.2	Fahrbahn mit zwei und mehr Fahrstreifen je Richtungsbahn (innerorts) -Parkstreifen als Kontrollbereich- .....	45
8.3	BAB, zwei Fahrstreifen .....	46
8.4	BAB, drei Fahrstreifen .....	47

## **Vorwort**

### **Verkehrssituation und -entwicklung in Hamburg**

Hamburg hat auf Grund seiner geographischen Lage und verkehrlichen Bedeutung eine besondere Gewichtung in der Metropolregion. Die vorliegenden Prognosen zum Mobilitätsverhalten signalisieren dabei eine steigende Tendenz sowohl des Individual- als auch des nationalen und internationalen Wirtschaftsverkehrs auf der Straße.

Durch veränderte Zielsetzungen des Senates erlebt insbesondere der Radverkehr -mit dem Ausbau Hamburgs zur Fahrradstadt- einen Wandel. Dies ist verbunden mit umfangreichen baulichen Veränderungen im Stadtgebiet sowie mit einhergehendem Ausbau des Radwegenetzes.

Die Förderung emissionsarmer und emissionsfreier Antriebsarten lassen zudem die Elektromobilität immer weiter in den Vordergrund rücken. Neben den klassischen Fortbewegungsmitteln wie PKW, Bus oder Fahrrad gewinnen beispielsweise auch E-Roller oder E-Scooter an Bedeutung und prägen das Stadtbild. Auch andere Verkehrsangebote, wie Car-Sharing oder autonomes Fahren, tragen zur Veränderung von Verkehrsverhalten bei.

Das dazu vom Senat initiierte Mobilitätsprogramm und der Klimaschutz mit Lärmaktionsplan üben in diesem Zusammenhang weiteren unmittelbaren Einfluss auf den Straßenverkehr aus.

Von daher unterliegt das Mobilitätsverhalten in Hamburg einer stetigen Entwicklung. Dieser kontinuierliche Prozess stellt eine hohe Herausforderung an die Infrastruktur der Stadt dar, um allen wirtschaftlichen, sozialen und ökologischen Bedarfen Hamburgs gerecht zu werden, wobei die Anforderung besteht, den Verkehrsraum unter Förderung eines verlässlichen ÖPNV bedarfsgerecht neu zu verteilen.

Diese zuvor genannten Aspekte finden Ihren Einfluss auf das polizeiliche Wirken und stellen gleichermaßen für die Polizei Hamburg den Auftrag dar, diesen Entwicklungsprozess bestmöglich zu begleiten und zu fördern.

# **I. Allgemeine Grundlagen**

## **1. Allgemeines**

Ziel der Verkehrssicherheitsarbeit ist es, Verkehrsunfälle, insbesondere solche mit tödlichen oder schwerwiegenden gesundheitlichen Folgen, zu verhüten und Behinderungen und Belästigungen möglichst zu vermeiden. Im Ergebnis werden damit Störungen des Fließverkehrs unterbunden bzw. reduziert, die Leistungsfähigkeit des Verkehrsnetzes erhalten sowie der Verkehrsfluss beschleunigt.

Die Inhalte der Verkehrssicherheitsarbeit werden auf Basis von Unfallanalysen und wissenschaftlichen sowie polizeilichen Erkenntnissen zielgerichtet und ursachenbezogen entwickelt.

Ziel der polizeilichen Verkehrssicherheitsarbeit ist es, bei den Verkehrsteilnehmenden eine nachhaltige positive Verhaltensänderung zu erzielen. Hierzu ist es erforderlich, eine konsequente Sanktionierung von Verkehrsverstößen durchzuführen. Die gebührenpflichtige Verwarnung stellt daher den Regelfall dar.

Die Verkehrssicherheitsarbeit besteht im Wesentlichen aus den drei Säulen

- Enforcement (Verkehrsüberwachung),
- Education (Verkehrserziehung und -information) und
- Engineering (Mitwirkung bei der Gestaltung des Verkehrsraumes).

Die Wirkung in diesen Tätigkeitsfeldern wird zudem durch eine intensiv begleitende Öffentlichkeitsarbeit verstärkt.

Diese Anweisung einschließlich ihrer Anlagen regelt die Durchführung der polizeilichen Überwachung des fließenden und ruhenden Straßenverkehrs in Hamburg.

Darüber hinaus wird die Verkehrssicherheitsarbeit in der PDV-350 (HH) (Ziff. 210.002000 ff.) beschrieben.

## **2. Begriff und Ziel der Verkehrsüberwachung**

Verkehrsüberwachung ist die zielgerichtete polizeiliche Präsenz im Verkehrsraum

- zur Abwehr von Gefahren, die vom Verkehr ausgehen oder den Verkehrsteilnehmenden drohen,
- zur Beseitigung von Störungen des Fließverkehrs und
- zur Verhinderung und Verfolgung von Verkehrsverstößen.

Ziele der Verkehrsüberwachung sind

- die Erhöhung der Verkehrssicherheit durch Senkung der Unfallzahlen und Minderung der Unfallfolgen,
- die Leistungsfähigkeit des Verkehrsnetzes sowie den Verkehrsfluss zu erhalten und
- Verkehrslärm und Abgasemissionen zu reduzieren.

Diese Ziele können durch konsequentes Einschreiten erreicht werden, wenn durch die polizeilichen Überwachungsmaßnahmen

- bei den Verkehrsteilnehmenden anhaltende positive Verhaltensänderung bewirkt,
- verkehrsuntüchtige Personen von der Verkehrsteilnahme abgehalten,
- verkehrsunsichere oder die Umwelt übermäßig beeinträchtigende Fahrzeuge von der Verkehrsteilnahme ausgeschlossen und
- Mängel im Straßenraum erkannt und beseitigt

werden.

### **3. Aufgabenzuweisung**

Verkehrsüberwachung ist Kernaufgabe der Polizei.

Alle Polizeivollzugsbeamtinnen und -beamten der Schutz- und Wasserschutzpolizei haben im Rahmen der Verkehrsüberwachung Fehlverhaltensweisen von Verkehrsteilnehmenden im ruhenden wie im fließenden Verkehr festzustellen und beweissicher zu verfolgen.

Die Überwachung des ruhenden Verkehrs wird insbesondere durch Angestellte im Polizeidienst (AiP) bzw. Angestellte im Außendienst (AiA) wahrgenommen.

Den Verkehrsstaffeln obliegt die Verkehrsüberwachung, soweit sie besondere spezielle Fachkenntnisse bzw. Technik erfordert.

Die Dienstgruppen Fahrrad dienen der wirkungsvollen Einflussnahme auf verkehrsgerechtes Verhalten von Radfahrenden und Fehlverhalten der Kraftfahrzeugführenden. Dieses dient der Reduzierung von radfahrtypischen Unfallrisiken unter Berücksichtigung der politischen Zielsetzung zur Förderung des Radverkehrs.

Durch die Dienstgruppe Autoposer erfolgt die Überwachung von Fahrzeugführenden, die durch vorsätzliche Verhaltensweisen, wie z. B. „Hochdrehen“ des Motors im Stand oder das Fahren mit geringen Geschwindigkeiten und hoher Drehzahl, aber auch durch technische Manipulationen, insbesondere an den Abgasanlagen, auffallen und unnötigen Lärm verursachen.

Die Dienstgruppe Schwerlastverkehr findet ihren Schwerpunkt in der gezielten Überwachung des Straßengüterverkehrs mit Konzentration auf verkehrssicherheitsrelevante Tatbestände.

Der tägliche Dienst der Polizeikommissariate und Wasserschutzpolizeikommissariate steht neben den Fachdienststellen ebenfalls in der Verpflichtung, entsprechende Kontrollen nach den Richtlinien dieser Dienstanweisung durchzuführen.

Bei Standkontrollen und Einsätzen aus besonderem Anlass ist situationsbezogen auch interner sowie externer Sachverstand heranzuziehen. Hierbei kommen polizeiintern unter anderem Dienststellen der Kriminalpolizei oder der Wasserschutzpolizei in Betracht.

Grundsätzlich soll geprüft werden, ob PÖA und VD 6 mit begleitenden Maßnahmen vorbereitend, parallel oder nachbereitend öffentlichkeitswirksam unterstützen können.

#### **4. Anordnung, Schwerpunktsetzung und Koordination der Verkehrsüberwachung**

Die Verkehrsdirektion legt im Rahmen der Zielsetzung besondere Verkehrsüberwachungsmaßnahmen fest und ordnet im Einzelfall Schwerpunkte der Verkehrsüberwachung an.

Soweit erforderlich, erstellt sie Auftrags- und Rahmenbefehle und trifft Maßnahmen zur zentralen Koordination von Einsätzen unter Berücksichtigung aktueller Entwicklungen und Lagen.

Durch einen stetigen engen Informationsaustausch verschiedener polizeiinterner und externer Dienststellen und der Bündelung gewonnener Erkenntnisse beim Lage- und Einsatzzentrum Verkehr (VD 01) erfolgt die Erstellung eines erweiterten Lagebildes.

Gewonnene Erkenntnisse dienen als Grundlage einer flexiblen, anlassbezogenen und zeitnahen operativen Steuerung der Maßnahmen. Die Einsatzplanung der Polizeidienststellen hat sich hieran zu orientieren. Damit wird ein an der verkehrlichen Notwendigkeit ausgerichteter polizeilicher Einsatz erreicht.

Grundsätzlich sind Schwerpunkte dort zu bilden, wo Unfallhäufigkeitsstellen oder -gefahren erkannt worden sind.

Ebenso soll die Erhaltung der Leistungsfähigkeit des Verkehrsnetzes sowie des Verkehrsflusses, der Abbau vermeidbarer Staus und die Reduzierung von Verkehrslärm und Abgasemissionen Berücksichtigung finden.

Auf beobachtete neue Entwicklungen und Veränderungen bei den Verkehrsdelikten oder den Gruppen der Verkehrsteilnehmenden ist flexibel zu reagieren.

Das erfordert

- die ständige Auswertung der örtlichen Unfallsituation,
- die Berücksichtigung bestimmter Tendenzen des Verkehrsverhaltens und deren Auswirkungen auf den Straßenverkehr sowie
- die Kenntnis der Hauptunfallursachen und deren Wandel.

Nach systematischer Auswertung dieser Erkenntnisse können sich für die Überwachung

- örtliche Schwerpunkte,
- zeitliche Schwerpunkte,
- deliktbezogene Schwerpunkte, entsprechend der Häufigkeit bestimmter Verkehrsverstöße oder herausragender Unfallursachen,
- verkehrsflächenbezogene Schwerpunkte hinsichtlich der Sicherheit des Verkehrsraumes und der Leistungsfähigkeit des Straßennetzes,
- Schwerpunkte im Hinblick auf besonders gefährdete Verkehrsteilnehmende oder solche, von denen erhöhte Gefahren ausgehen sowie
- verkehrsartbezogene Schwerpunkte, wie z. B. das Mitführen erforderlicher Nachweise, auch unter dem Gesichtspunkt der Einhaltung von Umweltschutzvorschriften sowie Ladungs-, Sozial- und Gefahrgutvorschriften,

ergeben.



## **II. Umfang der Verkehrsüberwachung**

### **1. Verkehrsteilnehmende**

#### **1.1 Verhalten**

Schwerpunkt der polizeilichen Verkehrsüberwachung ist die Überwachung des Verhaltens der Verkehrsteilnehmenden. Verstöße gegen Verkehrsregeln sind ursächlich für Verkehrsunfälle und belasten den fließenden Verkehr.

Gründe des Fehlverhaltens liegen in mangelnder Bereitschaft zur Einhaltung der Rechtsordnung und dem Verkennen von Gefahrensituationen.

Die Maßnahmen der Verkehrsüberwachung haben sich an den nachfolgenden, an Hand der Unfallstatistik ermittelten Hauptunfallursachen auszurichten:

- unangepasste Geschwindigkeit sowie Überschreitung der vorgeschriebenen Höchstgeschwindigkeiten,
- ungenügender Sicherheitsabstand,
- Nichtbeachten von Vorfahrt / Vorrang und Rotlicht,
- falsches Verhalten beim Einfahren, Wenden und Rückwärtsfahren, falsches Nebeneinanderfahren sowie
- falsches Verhalten von und gegenüber zu Fuß Gehenden.

Zudem kommt es durch eine übermäßige Straßenbenutzung im Zusammenhang mit Überladung und Überhöhe zu einer Beschädigung der Infrastruktur.

Fehlverhalten im ruhenden Verkehr führt häufig zu Störungen des Verkehrsflusses.

#### **1.2 Zulassung und Eignung**

Bei der Kontrolle der Fahrzeugführenden ist darauf zu achten, dass diese die für die Art ihrer Verkehrsbeteiligung erforderliche Fahrerlaubnis besitzen oder das vorgeschriebene Mindestalter haben.

Besonderes Augenmerk erfordert die Überprüfung des Nachweises der erforderlichen Fahrerlaubnis auf eventuelle Beschränkungen oder Fälschungsmerkmale. Besteht der Verdacht der Fälschung eines amtlich ausgestellten Dokumentes, so sollte eine weitere Prüfung durch zertifizierte Dokumentenvorprüfer erfolgen. Näheres zur standardisierten Dokumentenvorprüfung regelt die PDV 350 (HH).

Da ungeeignete Verkehrsteilnehmende eine Gefahr für die Verkehrssicherheit darstellen, ist auf Eignungsmängel besonders zu achten, ggf. ist der Einsatz von SFT-zertifizierten oder in der Drogenerkennung geschulten Bediensteten zu prüfen.

Dies ist insbesondere der Fall bei Beeinträchtigung der körperlichen Verfassung durch Krankheitszustände, Müdigkeit, berauschende Mittel wie Alkohol, Drogen und Medikamente oder andere körperliche Mängel.

## 2. Verkehrsmittel

Zustands- und Ausrüstungsmängel an Fahrzeugen sowie eine mangelhafte Ladungssicherung beeinflussen die Verkehrssicherheit und können somit ebenfalls die Ursache für Verkehrsunfälle darstellen. Entsprechende Kontrollen haben daher sowohl durch Kräfte des täglichen Dienstes als auch im Rahmen von Schwerpunktmaßnahmen zu erfolgen.

Zu überprüfen sind vor allem:

- der verkehrs- und betriebssichere Zustand der Fahrzeuge einschließlich Fahrräder und Elektrokleinstfahrzeuge, insbesondere auf technische Mängel und Veränderungen,
- die Einhaltung der zulässigen Gesamtgewichte, Achslasten, Anhänger- und Stützlasten,
- die Ladungssicherung sowie die Ladungsabmessung,
- übermäßige Geräusentwicklung,
- das Mitführen der für das jeweilige Fahrzeug vorgeschriebenen Ausrüstungsgegenstände,
- die ordnungsgemäße Zulassung zum Verkehr, das Vorhandensein und die Gültigkeit einer erforderlichen Betriebserlaubnis, unter Umständen der Nachweis einer Haftpflichtversicherung sowie das Vorhandensein der gültigen Prüfplaketten.

## 3. Verkehrsraum

Der Verkehrsraum ist im Hinblick auf die Verkehrssicherheit stetig zu beobachten und zu bewerten.

Zu achten ist insbesondere auf:

- den Zustand (Straßenoberfläche, Sichtverhältnisse, Hindernisse auf der Straße, Baustellen),
- Verkehrszeichen und -einrichtungen (Erkennbarkeit, Eindeutigkeit, Wirksamkeit, Zweckmäßigkeit sowie Zustand) und
- die Verkehrsbelastung bestimmter Knotenpunkte und Strecken (Staubildung, Spitzenbelastungen, Ableitungsmöglichkeiten, ungünstige Verkehrsmischung).

Bei akuten Verkehrsstörungen ist unverzüglich die Landesmeldestelle für den Verkehrswarnfunk (VD 011) zu verständigen.

Werden Mängel am bzw. im Verkehrsraum erkannt (Verkehrszeichen, Verkehrseinrichtungen, bauliche Gegebenheiten), deren Beseitigung in die Zuständigkeit der Straßenverkehrsbehörde oder der Straßenbaubehörden fällt, sind diese zu informieren.

### **III. Besondere Bereiche der Verkehrsüberwachung**

Neben der Überwachung der Verkehrsteilnehmenden, der Verkehrsmittel und des Verkehrsraumes sind im Rahmen der Verkehrsüberwachung folgende Bereiche zu kontrollieren:

- die Beförderung gefährlicher Güter, Abfälle und Sonderabfälle, dessen Kontrolle der Wasserschutzpolizei (WSP 51) obliegt.  
Bei der Einsatzplanung ist stets zu prüfen, ob die Einbindung von WSP 51 erforderlich ist. Besteht bei Einsätzen ohne Beteiligung WSP 51 der Verdacht auf Verstöße gegen Gefahrgut-, Abfall- und Sonderabfallvorschriften, ist die Fachdienststelle unverzüglich zu informieren.
- die Sozialverschriften im Straßenverkehr sowie die Bestimmungen in der Personenbeförderung und des gewerblichen Straßengüterverkehrs.

Grundsätzlich ist eine gesamtheitliche Kontrolle von Nutzfahrzeugen anzustreben.

### **IV. Taktische Maßnahmen der Verkehrsüberwachung**

#### **1. Grundsätze**

Die Verkehrsüberwachungsmaßnahmen sind taktisch so zu gestalten und ggf. auch zu kombinieren, dass eine erfahrungsgemäß nachhaltige Wirkung auf das Verhalten der Verkehrsteilnehmenden zu erwarten ist. Hierbei ist bei Feststellung einer Verkehrsordnungswidrigkeit ein niedrighschwelliges Einschreiten in Verbindung mit einer konsequenten Ahndung erforderlich. Dabei ist, unter Würdigung des Einzelfalles, grundsätzlich nur in begründeten Ausnahmefällen von einer gebührenfreien Verwarnung Gebrauch zu machen.

Polizeiliche Maßnahmen zur Verkehrsüberwachung sind erforderlichenfalls lageabhängig anzupassen. Hierbei sind, soweit verfügbar, technische Verfahren zur beweissicheren und effektiven Feststellung von Verkehrsverstößen einzusetzen.

Folgende taktischen Vorgehensweisen haben sich bei der Verkehrsüberwachung als nachhaltig erwiesen:

- Dauerüberwachung durch stationäre Überwachungsanlagen
- hohe Präsenz in einem begrenzten Überwachungsraum
- intensive Verfolgung klar definierter Deliktsfelder durch wiederholte themenbezogene Kontrollen
- periodische Wiederholung von Kontrollen am gleichen Ort
- zyklischer Wechsel der Kontrollorte und Kontrollzeiten
- Wechsel von offener und verdeckter Überwachung
- Begleitung bestimmter Überwachungsaktionen durch gezielte und intensive Öffentlichkeitsarbeit.

Grundsätzlich dient die sichtbare Präsenz während Verkehrsüberwachungsmaßnahmen dazu, das subjektive Entdeckungsrisiko zu erhöhen. Hierdurch wird regelkonformes Verhalten verstärkt. Für den Bereich bestimmter Deliktfelder kann der Einsatz ziviler Kontrollen eine Erhöhung des polizeilichen Erfolges bewirken. So lassen sich bestimmte verkehrsgefährdende Verhaltensweisen mittels verdeckter Kontrollen beweissicher dokumentieren. Sie sind geeignet, gefährliche, grob verkehrswidrige und rücksichtslos oder beharrlich begangene Verkehrsverstöße festzustellen. Für die Durchführung sind dazu möglichst neutrale Dienstfahrzeuge mit zugelassener Überwachungs-/Dokumentationstechnik zu verwenden.

## **2. Verkehrskontrollen**

Bei einer Verkehrskontrolle kann sich die polizeiliche Einzelmaßnahme jederzeit, überall und ereignisunabhängig an jeden Verkehrsteilnehmenden richten, um die Sicherheit und Leistungsfähigkeit des Straßenverkehrs zu gewährleisten.

Nach Verkehrsverstößen sind Verkehrsteilnehmende möglichst anzuhalten. Dadurch ist sichergestellt, dass Fahrzeuge und Fahrzeuginsassen im Rahmen eines integrativen Ansatzes ganzheitlich überprüft werden können.

Haltezeichen sind so rechtzeitig und deutlich zu geben, dass der Fahrzeugführende gefahrlos anhalten kann. Hierbei soll der Verkehrsteilnehmende stets erkennen können, dass es sich um eine polizeiliche Maßnahme handelt. Hierauf ist besonders beim Anhalten durch zivile Fahrzeuge zu achten. Fehlreaktionen Anzuhaltender können nicht ausgeschlossen werden. Vorhandene akustische und optische Einrichtungen sollten eingesetzt werden.

Angehaltene Fahrzeuge sind zu sichern und zur Gefahrenminimierung möglichst außerhalb des Fließverkehrs an einem geeigneten Platz einzuweisen.

Durch Darlegung von möglichen Folgen verkehrsrechtlicher Verstöße ist eine nachhaltige verkehrserzieherische Wirkung bei den Betroffenen anzustreben. Dabei stellt die gebührenpflichtige Verfolgung den Regelfall dar.

Die Grundsätze des Leitfadens 371 VS-NfD (Eigensicherung) zum Verfolgen und Anhalten von Fahrzeugen sind zu beachten.

Verkehrsüberwachungsmaßnahmen können

- als mobile Kontrollen,
- als Standkontrollen und
- als kombinierte Kontrollen

durchgeführt werden.

### **2.1 Mobile Kontrollen**

Mobile Kontrollen sind besonders geeignet, an wechselnden Örtlichkeiten Fahrzeuge und Fahrzeugführende zu kontrollieren, wobei Schwerpunkte beispielsweise auf die Verkehrsart oder deliktbezogen gelegt werden können. Ihr Vorteil liegt in der hohen Präsenz, der Vielfalt

taktischer Einsatzvarianten und der Möglichkeit, Verstöße im fließenden Verkehr zu erfassen und Betroffene anzuhalten.

Sie können motorisiert oder als Fuß- oder Fahrradstreife durchgeführt werden.

Fuß- oder Fahrradstreifen eignen sich besonders zur Überwachung des ruhenden Verkehrs, des Fußgänger- und Fahrradverkehrs. Der besondere Wert liegt in der hohen präventiven Wirkung.

Mobile Verkehrsüberwachungsstreifen können taktisch eingesetzt werden

- als Einzelstreife oder Mehrfachstreife (mehrere Streifen wirken zusammen),
- stehend (beobachtend) oder mitrollend (zur Feststellung von Verstößen im fließenden Verkehr),
- gestaffelt (Streifen sind nacheinander entlang einer Strecke in zugewiesenen Abschnitten postiert und begleiten anfahrende Verkehrsteilnehmende jeweils in ihrem Bereich, z. B. bei der Anfahrt zu einer Veranstaltung, im Reise- oder Ausflugverkehr),
- verdeckt sowie
- mit Zusatzgeräten (z. B. Videotechnik).

Bei der mobilen Verkehrskontrolle wird der Verkehrsfluss in der Regel nur minimal beeinträchtigt.

Besondere Bedeutung kommt dem Einsatz von Funkstreifenkrädern zu. Diese sind aufgrund ihrer Wendigkeit und Schnelligkeit auch im Stadtverkehr flexibel einsetzbar. Insbesondere der kombinierte Einsatz von Funkstreifenkrädern mit Beobachtungsposten, Funkstreifenwagen, Standkontrolle oder Zivilstreife eröffnet Möglichkeiten einer breitgefächerten Verkehrsüberwachung.

## **2.2 Standkontrolle**

Standkontrollen eignen sich vorrangig zur Bekämpfung von Verkehrsunfallursachen bzw. deliktischem Fehlverhalten mit zeitlichem Bezug an bestimmten Örtlichkeiten.

Die Standkontrolle kann als allgemeine, als integrative Kontrolle unter Berücksichtigung mehrerer Schwerpunkte oder konkret mit Ausrichtung auf ein bestimmtes Deliktfeld konzipiert sein.

Dabei sind diese Kontrollen auf Grund großer Durchlaufzahlen besonders effektiv und öffentlichkeitswirksam.

Standkontrollen verlangen einen geeigneten Kontrollplatz und eine Kräfteplanung gegebenenfalls unter Bildung von Einsatzabschnitten. Die Regelpläne für Verkehrskontrollen (Anlage 8) sind zu beachten und erforderlichenfalls den gegebenen Verhältnissen anzupassen.

## 2.3 Kombinierte Verkehrskontrollen

Die Möglichkeit der Kombination aus Stand- und mobiler Verkehrskontrolle verbindet die Vorteile beider Kontrollarten.

### V. Anhalte- und Kontrollgrundsätze der Standkontrolle

#### 1. Auswahl der Kontrollstellen

Bei der Planung und Durchführung von Verkehrskontrollen ist darauf zu achten, dass die Beeinträchtigung des Verkehrsflusses auf das absolut notwendige Maß minimiert wird. Gefährdungen sind auszuschließen.

Nach Möglichkeit sollten Kontrollen abseits des Fahrverkehrs stattfinden. Muss Fahrbahnraum in Anspruch genommen werden, sind Kontrollen grundsätzlich auf dem Seitenstreifen oder auf der äußeren rechten Fahrbahnseite mit ausreichender Sicherung durchzuführen.

Auf BAB und Krafftfahrstraßen werden Kfz-Kontrollen grundsätzlich nur auf Parkplätzen bzw. anderen geeigneten Stellen (z. B. Raststätten) außerhalb des fließenden Verkehrs durchgeführt. Verkehrskontrollen mit Nutzung von Privatgelände sind nur mit vorherigem Einverständnis des Berechtigten möglich.

Von Straßenkreuzungen und -einmündungen ist ausreichend Abstand zu halten, es sei denn, dass der polizeiliche Zweck die Kontrolle an einer solchen Stelle notwendig macht.

Nach Möglichkeit sind Flucht- und Abbiegemöglichkeiten bei der Auswahl der Kontrollstelle auszuschließen.

Kurven, Kuppen, Steigungen und Gefällstrecken sind nicht geeignet.

Während der Dunkelheit oder bei sonstigen Sichtbeeinträchtigungen sind Standkontrollen nur bei ausreichender Beleuchtung, ggf. durch Einsatz zusätzlicher Beleuchtungsmittel durchzuführen.

#### 2. Ausrüstung

Im Rahmen der Verkehrssicherungspflicht sind bei der Durchführung von Verkehrskontrollen ausreichende Sicherungsmaßnahmen zum Schutz der Verkehrsteilnehmenden und eingesetzter Bediensteten durchzuführen.

Art und Umfang der Verkehrssicherungsmittel sind abhängig von der Örtlichkeit. Auf Kontrollstellen ist durch Zeichen 101 StVO (Gefahrstelle) mit Zusatzschild „Verkehrskontrolle“ hinzuweisen.

Die eingesetzten Kräfte haben Warnkleidung zu tragen und Anhaltekeilen zu verwenden.

### **3. Vorbereitung**

Der Erfolg einer Standkontrolle hängt im Wesentlichen von der sorgfältigen Planung ab.

Dazu gehören

- die Unterweisung der Kräfte in rechtlicher, taktischer und technischer Hinsicht sowie
- die Bereitstellung und Überprüfung der erforderlichen Geräte und Sicherungsmittel.

Bei der Planung der Kontrollstelle ist Rücksprache mit dem zuständigen PK/WSPK hinsichtlich möglicher kurzfristiger Baumaßnahmen im Kontrollstellenbereich sowie unter grundsätzlichen polizeitaktischen Gesichtspunkten zu halten.

### **4. Personelle Besetzung einer Kontrollstelle**

Folgenden Funktionen sind bei der Planung der Kontrollstelle einzusetzen:

#### **4.1 Kontrollstellenführer/Kontrollstellenführerin**

Der Kontrollstellenführer/die Kontrollstellenführerin ist dafür verantwortlich, dass die Kontrollstelle ordnungsgemäß eingerichtet wird. Außerdem sind durch diese die Kontrolltätigkeit und die sich daraus ergebenden polizeilichen Maßnahmen zu überwachen und zu koordinieren und unter Berücksichtigung der Auswirkungen auf den Fließverkehr die Kontrolle ggf. zu unterbrechen oder andere geeignete Maßnahmen zu ergreifen.

#### **4.2 Anhalteposten**

Die Anhalteposten befinden sich in geeignetem Abstand vor der Kontrollstelle. Sie wählen die zu kontrollierenden Fahrzeuge aus und weisen diese in die Kontrollstelle ein, sofern keine Einweisungskräfte eingeteilt sind. Die Anhalteposten müssen ihren Standort so wählen, dass sie nicht nur von den anzuhaltenden Fahrzeugführenden, sondern auch von Fahrern und Fahrerinnen nachfolgender Fahrzeuge erkannt werden können. Das Haltezeichen ist so rechtzeitig und deutlich zu geben, dass die Fahrzeugführenden mit mäßiger Geschwindigkeit in die Kontrollstelle einfahren und ihr Fahrzeug gefahrlos anhalten können.

#### **4.3 Kontrollkräfte**

Den Kontrollkräften obliegt die eigentliche Kontrolltätigkeit. Falls keine besonderen Einweisungskräfte bestimmt sind, sorgen sie auch für das Einschleusen der zu kontrollierenden Fahrzeuge in der Kontrollstelle.

Ihnen obliegt die Kontrolle

- der Fahrzeugführenden und Mitfahrenden,
- der erforderlichen Dokumente sowie
- des Fahrzeuges und dessen Beladung.

#### **4.4 Sicherungskräfte**

Die Sicherungskräfte haben die Kontroll- und Anhaltekräfte zu sichern.

Sie haben sich unter Berücksichtigung der Grundsätze zur Eigensicherung gem. Leitfaden 371 VS-NfD so zu platzieren, dass sie die Kontroll- und Anhaltekräfte und die Fahrzeugführenden ständig beobachten und gegebenenfalls sofort eingreifen können.

Der Anlass und die Anzahl der Kontrollkräfte bestimmen den Umfang der einzusetzenden Sicherungskräfte.

#### **4.5 Verfolgungskräfte**

Die Verfolgungskräfte haben Verkehrsteilnehmende, die sich der Kontrolle entziehen wollen, zu verfolgen und anzuhalten. Die Verfolgungsfahrzeuge sind so aufzustellen, dass die Kräfte den Verkehrsraum vor und gegebenenfalls auch hinter der Kontrollstelle überblicken und die Verfolgung in beide Richtungen rasch aufnehmen können.

Im Bedarfsfall sind zusätzlich folgende Kräfte einzuplanen:

#### **4.6 Einweisungs- und Einschleusungskräfte**

Sie haben, falls es die Örtlichkeit der Kontrollstelle erfordert, die Fahrzeuge in die Kontrollstelle einzuweisen und nach der Überprüfung gefahrlos wieder in den fließenden Verkehr einzuschleusen.

Die Einweisungskräfte halten Verbindung zu den Anhalteposten sowie zu den Kontrollkräften.

#### **4.7 Aufklärungs- und Beobachtungsposten**

Die Aufklärungsposten wählen die für die Überprüfung vorgesehene Fahrzeuge aus und übermitteln diese dann den Anhalteposten. Der Standort ist zeitlich und örtlich so zu wählen, dass die Anhalteposten das zu überprüfende Fahrzeug rechtzeitig erkennen und einweisen können.

#### **4.8 Transportkräfte**

Die Transportkräfte sind für den Transport von Personen zuständig, die zwecks weiterer Maßnahmen einem PK/WSPK zugeführt werden müssen.



## **IV. Kontrollschwerpunkte**

Die polizeilichen Schwerpunkte der Verkehrsüberwachung ergeben sich aus der Verkehrsunfallanalyse und -auswertung. Die Überwachung konzentriert sich u. a. auf die Regelverstöße, auf die die Hauptunfallursachen und -gefahren zurückzuführen sind. Weiterhin sollen Behinderungen und Belästigungen im Straßenverkehr minimiert und schädliche Einflüsse auf die Umwelt verhindert werden.

Anlassbezogen kann Fachpersonal anderer Dienststellen oder Behörden und Institutionen hinzugezogen werden. Der Einsatz von speziellen Überwachungs- und Einsatzmitteln ist zu prüfen.

### **1. Überwachung der Geschwindigkeit**

Neben der Überwachung der örtlich zulässigen Höchstgeschwindigkeit sind auch die Geschwindigkeitsbegrenzungen von Fahrzeugen zu überprüfen, die auf Grund von Bau- oder Betriebsvorschriften eine bestimmte Höchstgeschwindigkeit nicht überschreiten dürfen.

Vorrangig einzusetzende Geschwindigkeitsmessverfahren sind:

- Laser-Messtechnik
- Einseitensensormesstechnik
- Weg-/Zeitaufzeichnung - in Verbindung mit Videotechnik (Videonachfahrssystem)

Die Grundsätze für den Einsatz der Geschwindigkeitsmessgeräte und die Durchführung der weiteren Verfahren ergeben sich aus den Anlagen dieser Dienstanweisung.

### **2. Überwachung des Abstandes**

Die Einhaltung des erforderlichen Sicherheitsabstandes ist vorwiegend auf Straßen mit hoher Verkehrsdichte bei relativ hohen Fahrgeschwindigkeiten und insbesondere dort zu überwachen, wo sich Auffahrunfälle häufen.

Die Ermittlung des Abstandes erfolgt durch Einzelbildauswertung von mobil gefertigten Videoaufzeichnungen mit Unterstützung von ViDistA (siehe Anlage 6).

### **3. Überwachung von Rotlichtmissachtungen**

Missachtungen von Lichtzeichenanlagen stehen im engen Zusammenhang mit Geschwindigkeitsüberschreitungen und führen im Konfliktfall zu Verkehrsunfällen mit schweren Folgen.

Die Verfolgung von Rotlichtverstößen ist eine ständige polizeiliche Aufgabe und kann auch ohne technische Geräte erfolgen.

Eine intensive und beweissichere Überwachung von Lichtzeichenanlagen mit besonderer Unfallhäufigkeit ist anzustreben durch:

- mobile Überwachung mit Video- und Kamertechnik in neutralen Fahrzeugen
- stationäre Rotlichtüberwachungsanlagen, ggf. kombiniert mit stationären Geschwindigkeitsüberwachungsanlagen
- mobile Rotlichtüberwachungsanlagen

#### **4. Überwachung der Fahrtüchtigkeit (Alkohol und Drogen, körperliche/geistige Mängel)**

Der hohe Anteil der unter Drogeneinfluss stehenden bzw. alkoholisierten Verkehrsteilnehmenden erfordert es, unter Berücksichtigung örtlicher und zeitlicher Schwerpunkte gezielt Fahrzeugführende auf jegliche Beeinträchtigung der Verkehrstüchtigkeit zu überprüfen.

Neben regelmäßig durchzuführenden Großkontrollen ist dies ständiger Auftrag für den täglichen Streifendienst der Verkehrsdirektion sowie der Polizeikommissariate und Wasserschutzpolizeikommissariate, insbesondere für die in der Drogenerkennung geschulten Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter.

Neben dem Einsatz von Drogenerkennern hat sich im Rahmen dieser Kontrollen das Verfahren der standardisierten Fahrtüchtigkeitstests (SFT) bewährt. Bei diesem handelt es sich um ein Testverfahren, das die Feststellung einer Beeinträchtigung des Fahrzeugführenden durch Alkohol, Medikamente, illegale Drogen und andere berauschende Mittel auch ohne Drogenvortest ermöglicht. Diese Tests sind von SFT-zertifizierten Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern durchzuführen.

Darüber hinaus unterstützen diese ausgebildeten Polizeivollzugsbeamtinnen und -beamten bei allen Sachverhalten, bei denen der Verdacht einer alters- oder krankheitsbedingten Fahruntüchtigkeit besteht, sowie bei grundsätzlichen Fragen zum Nachweis einer Intoxikation des Fahrzeugführenden.

Zur Anforderung von SFT-zertifizierten Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern und der Durchführung von Alkohol- und/oder Drogenkontrollen siehe auch PDV 350 (HH), Ziffern 220.001000ff., 230.003000 ff und 140.023000 ff.

#### **5. Überwachung des Schwerlastverkehrs einschließlich Gefahrgut und Ladungssicherung**

Die Überwachung des gewerblichen Personen- und Güterkraftverkehrs sowie von Gefahrguttransporten stellt durch eine Vielzahl von nationalen und internationalen Vorschriften und eine sich ständig weiterentwickelnde Überwachungstechnik besonders hohe Anforderungen an die einschreitenden Kontrollkräfte. Daher werden in diesem Themenfeld überwiegend speziell geschulte Polizeivollzugsbeamtinnen und -beamte der VD und WSP tätig. Die Dienstgruppe Schwerlastverkehr ist bei der VD 4 angegliedert.

Die Überwachung von Gefahrgut mit den entsprechenden Vorschriften obliegt primär der WSP 51.

Grundlage für die Kontrollen sind die einschlägigen Gesetze und EU-Verordnungen, aus denen sich Kontrollverpflichtungen ergeben. Des Weiteren sind bei der Anwendung der Verkehrsüberwachungstechnik (Geräte und Software) die jeweils aktuell gültigen Bedienungsanleitungen der Hersteller zu beachten. Die Anwendung ist nur ausgewiesenen Mitarbeitenden gestattet.

Hierzu zählen insbesondere Geräte zur Auswertung der Lenk- und Ruhezeiten und Radlastwaagen.

Verwiegunen sind nach dem *Polizeilichen Leitfaden für die Wägung von Fahrzeugen im Straßenverkehr zur Überwachung der zulässigen Massen und Lasten*, in der jeweils gültigen Fassung, durchzuführen. Weiterhin sind die Vorgaben der PDV 350 (HH) Ziff. 240.002300 ff. (Fahrzeugverwiegunen mit Radlast- und Brückenwaagen) zu beachten.

Bei Kontrollen der Ladungssicherung ist die gültige DIN EN 12195-1: 2011 anzuwenden.

Bei Fahrzeugen bis zu 3,5 t und speziellen Ladegütern kann auf Grundlage der VDI 2700 ff. kontrolliert werden.

## 6. Überwachung des Fahrradverkehrs

Der Anteil von Radfahrenden im Straßenverkehr nimmt deutlich zu und findet zunehmend auf der Fahrbahn, auf Radfahr- und Schutzstreifen statt. Bauliche Konzepte, wie der Ausbau des Fahrradnetzes, forcieren diese Entwicklung.

Das Radfahren in Hamburg soll nicht nur attraktiver und komfortabler werden, sondern vor allem auch sicherer. Die Nichtbeachtung verkehrsrechtlicher Normen durch Radfahrende oder andere Verkehrsteilnehmende zieht Unfälle mit oft schwerwiegenden Unfallfolgen nach sich.

Daher ist es erforderlich, dass die Maßnahmen zur Bekämpfung von Radfahrunfällen durch alle Vollzugsdienststellen der Schutz- und der Wasserschutzpolizei intensiviert werden. Kräfte des täglichen Dienstes sollen im Rahmen der Verkehrsüberwachung auch das Fehlverhalten von Radfahrenden feststellen und dieses konsequent ahnden. Dies soll zu Verbesserung der Verkehrsmoral und daraus resultierender Verhaltensänderung zum Schutz der Radfahrenden führen.

An Brennpunkten bzw. an besonders durch Radfahrende hoch frequentierten Bereichen sollen anlassbezogene, zielgerichtete Maßnahmen zur Verkehrsunfallbekämpfung durchgeführt werden.

Die Hauptunfallursachen bei den Radfahrenden sind folgende Regelverstöße, an denen die Maßnahmen zu Verkehrsüberwachung auszurichten sind:

- verbotswidrige Benutzung der falschen Fahrbahnseite oder anderer Straßenteile
- Rotlichtmissachtung
- Fehler beim Einfahren in den fließenden Verkehr

Neben diesen Verstößen sind jedoch auch mittelbare Unfallursachen, wie Parkverstöße durch andere Verkehrsteilnehmende auf Radverkehrsanlagen, in der Verkehrsüberwachung zu berücksichtigen, da diese ebenfalls Einfluss auf die Sicherheit des Radverkehrs finden.

Grundsätzlich ist eine Zusammenarbeit der PK mit den Fahrradstaffeln anzustreben.

## **7. Überwachung von Elektrokleinstfahrzeugen (eKF)**

Mit der Einführung der Elektrokleinstfahrzeuge-Verordnung und dem Anbieten dieser Fahrzeuge durch verschiedene Sharing-Anbieter prägen eKF das Stadtbild.

Falsches Verhalten kann bei dieser Verkehrsform zu schwerwiegenden Schäden führen. Die Kontrolle ist daher Aufgabe aller Vollzugsdienststellen der Schutz- und der Wasserschutzpolizei.

Ziel der polizeilichen Überwachung ist eine Erhöhung des regelkonformen Verhaltens der Verkehrsteilnehmenden zur Vermeidung von Verkehrsunfällen.

Dabei sollen Verkehrsteilnehmende während der Kontrollen hinsichtlich möglicher Gefahren und Folgen von Fehlverhalten sensibilisiert werden.

Besonderes Augenmerk ist auf die Nutzung vorgeschriebener Straßenteile sowie die Überprüfung der Fahrtüchtigkeit zu legen.

## **8. Überwachung des Bereiches Autoposer**

Exzessives Fahrverhalten und unzulässige technische Manipulationen an Fahrzeugen führen zu einer Gefährdung des Straßenverkehrs, das in der Folge zu schweren Verkehrsunfällen führen kann.

Verstöße durch die Gruppe der sogenannten Autoposer betreffen neben Umbauten, die mit dem Erlöschen der Betriebserlaubnis einhergehen, vor allem Delikte in Zusammenhang mit unnötigem Lärm durch

- nicht genehmigte Umbauten am Fahrzeug, insbesondere an den Abgasanlagen,
- Hochdrehen des Motors im Stand sowie
- Fahren mit hoher Drehzahl durch kurze maximale Beschleunigung.

Weiter kommt es teilweise zu erheblichen Geschwindigkeitsüberschreitungen, vereinzelt verbunden mit verbotenen Kraftfahrzeugrennen.

Das Erkennen technischer Veränderungen fordert einen hohen Sachverstand der einschreitenden Bediensteten. Zur Unterstützung kann die Anforderung der Dienstgruppe Autoposer erfolgen.

Bei der Ahndung dieser Delikte sind Schwerepunkteinsätze unter Berücksichtigung örtlicher Brennpunkte zu prüfen. Hierbei können Geschwindigkeitsüberwachungen im Umfeld sowie Aufklärungsmaßnahmen die polizeilichen Erfolge verstärken. Zur Dokumentation verkehrswidrigen Fahrverhaltens hat sich der Einsatz ziviler Fahrzeuge bewährt.

## **9. Überwachung motorisierter Zweiräder**

Hauptzielrichtungen in der Überwachung motorisierter Zweiräder sind die Senkung des Geschwindigkeitsniveaus und die Ahndung technischer Veränderungen.

Dieses dient der Unfallvermeidung sowie der Lärmreduktion. Hierbei sind Schwerepunkteinsätze unter Berücksichtigung dauerhafter oder saisonal auftretender Brennpunkte zu prüfen.

Um eine entsprechende Verhaltensänderung zu erzielen, sind begleitende präventive Aktionen in Betracht zu ziehen.

## **10. Überwachung des ruhenden Verkehrs**

Der Begriff ruhender Verkehr umfasst das Halten und Parken von Kraftfahrzeugen im öffentlichen Verkehrsraum.

Zwischen dem ruhenden Verkehr und dem fließenden Verkehr bestehen zahlreiche Wechselwirkungen.

Die Überwachung des ruhenden Verkehrs ist eine wesentliche Voraussetzung zur Gewährleistung des reibungslosen Verkehrsflusses.

Die in der Anlage 1 aufgeführten Leitlinien für die Überwachung des ruhenden Verkehrs sind zu beachten.

## **11. Überwachung Ablenkungsverstöße**

Unaufmerksamkeit im Straßenverkehr führt zu einer massiven Erhöhung des Unfallrisikos.

Fehlverhalten durch mangelnde Aufmerksamkeit ist bei allen Gruppen von Verkehrsteilnehmenden festzustellen.

Dabei ist als häufigste Ursache die Nutzung von elektronischen Geräten, wie beispielsweise Mobiltelefone, zu nennen. Daneben kommen aber auch andere fahrfremde Tätigkeiten in Betracht.

Durch betroffene Verkehrsteilnehmende kommt es häufig zu einer Bagatellisierung dieses Verhaltens. Daher ist eine konsequente Ahndung zur Erhöhung des Kontrolldruckes Aufgabe aller Vollzugsdienststellen der Schutzpolizei. Durch aufklärende Gespräche sollen den Verkehrsteilnehmenden mögliche Folgen ihres Handelns bewusstgemacht und eine Verhaltensänderung erzielt werden.

## **Anlage 1 Leitlinien für die Überwachung des ruhenden Verkehrs**

Die Verbesserung und Beschleunigung des Verkehrsflusses des Wirtschaftsverkehrs, des Busverkehrs im Hamburger ÖPNV, des Rad- und Individualverkehrs ist vorrangiges verkehrspolitisches Ziel des Senats.

Störungen des Verkehrsflusses müssen konsequent beseitigt werden.

Ziel ist es, die Leistungsfähigkeit des Verkehrsnetzes sowie den Verkehrsfluss zu erhalten und durch die Beseitigung von Verkehrshindernissen bestimmte Unfallrisiken (Brems- und Ausweichmanöver) zu vermindern.

Insofern stellt die Beseitigung von Störungen des Fließverkehrs - ausdrücklich auch auf Sonderfahrstreifen für Radfahrende - einen besonderen Schwerpunkt im Rahmen der Überwachung des ruhenden Verkehrs dar. Dieser umfasst insbesondere ein konsequentes Einschreiten gegen sogenannte „Zweite-Reihe-Parker“ und haltende/parkende Fahrzeuge auf Radfahr- oder Schutzstreifen sowie an Bushaltestellen, Bustrassen oder Bussonderspuren. Ebenso ist gegen Parkende vorzugehen, die verbotswidrig Ladezonen, Seitenstreifen etc. nutzen und diese für den Liefer- und Ladeverkehr ausgeschilderten Verkehrsflächen ihrem eigentlichen Bestimmungszweck entziehen.

Das Parkverhalten der Kraftfahrenden soll durch die polizeilichen Maßnahmen in der Weise beeinflusst werden, dass insbesondere die Parkregelung für die Gewährleistung des Verkehrsflusses - auch für Radfahrende - mehr Beachtung finden. Darüber hinaus wird durch das konsequente Einschreiten der Liefer- und Ladeverkehr auf den dafür bestimmten Flächen erleichtert.

Neben dieser zentralen Prioritätensetzung werden weitere Schwerpunkte auf die Delikte

- Blockieren von Rettungswegen und Feuerwehrdurchfahrten,
- unberechtigtes Parken auf Schwerbehindertenplätzen und auf Sonderparkplätzen für Elektrofahrzeuge an Ladesäulen,
- unrechtmäßiges Parken in Sonderparkzonen z. B. Bewohnerparken sowie das
- Halten und Parken in Hauptverkehrsstraßen, in Sichtdreiecken an Kreuzungen, Einmündungen und Fußgängerüberwegen

gelegt.

Hierbei erfolgt, orientiert an den jeweiligen örtlichen Gegebenheiten, eine Konkretisierung und ggf. auch Erweiterung auf andere Verstöße durch die PK, denen die Überwachung des ruhenden Verkehrs primär obliegt.

Die Überwachung wird sowohl von Angestellten, als auch von Vollzugsbeamten wahrgenommen, die Personal- und Aufgabenverteilung unterliegt einer fortwährenden internen Prioritätensetzung.

VD 1 überwacht hierbei, in Abstimmung mit den örtlichen PK/WSPK sowie dem Landesbetrieb Verkehr (LBV)/Parkraummanagement (PRM), im Rahmen eines ständigen Auftrages besonders belastete Busstrecken, Haltestellen, Radfahrstreifen, Schutzstreifen und sonstige unmittelbar angrenzende relevante Örtlichkeiten und reagiert zeitnah auf anlassbezogene Meldungen der Busunternehmen.

Die Überwachung des bewirtschafteten Parkraums in ausgewählten Gebieten wird neben der Polizei durch den LBV/PRM wahrgenommen. Dies betrifft primär monetär bewirtschaftete Parkplätze als auch Bewohnerparkgebiete. Ziel ist eine enge Kooperation mit dem jeweils zuständigen Polizei- oder Wasserschutzpolizeikommissariat, welches auch in diesen Fällen uneingeschränkt zuständig bleibt.

Die Durchführung der Ordnungswidrigkeitenverfahren erfolgt ausschließlich durch die Abteilung für Bußgeld- und Verwarnungsangelegenheiten des Amtes für Migration. Eine einheitliche Vorgehensweise bei Anzeigen des LBV und der Polizei wird hierdurch sichergestellt.

## Anlage 2 Leitlinien der Geschwindigkeitsüberwachung

Fahren mit überhöhter oder nicht angepasster Geschwindigkeit stellt nach wie vor eine der Hauptursachen für schwerwiegende Verkehrsunfälle dar.

Die Reduzierung der tatsächlichen Geschwindigkeit bewirkt bei fast allen Verkehrsunfällen eine Verringerung der Folgen und darüber hinaus auch eine Reduzierung des Lärm- und Emissionsniveaus im Stadtgebiet.

Darüber hinaus kann Geschwindigkeitsüberwachung einen homogeneren Verkehrsfluss erreichen und damit bewirken, dass sich Staus seltener entwickeln. Diese Sekundärwirkung lässt sich auch auf jede durch Geschwindigkeitsreduzierung vermiedene Unfallstelle übertragen.

Maßnahmen der Geschwindigkeitsüberwachung leisten somit einen wichtigen Beitrag zur Verkehrsunfallprävention. Aus diesen Gründen sieht die Polizei eine ihrer Hauptaufgaben bei der repressiven Verkehrsunfallbekämpfung (Enforcement) in der Geschwindigkeitsüberwachung und ist bestrebt, allgemein gefahrene Geschwindigkeiten auf das gesetzlich zulässige Maß zu senken.

Hierbei sind Geschwindigkeitskontrollen auf

- Effektivität (größtmögliche positive Verhaltensbeeinflussung) und
- Effizienz (möglichst geringer Einsatz von Personal und Technik bei größtmöglichen Erfolg)

auszurichten.

Folgende Faktoren sollten bei der Planung von Geschwindigkeitskontrollen beachtet werden:

- Unmittelbarkeit der Sanktionen durch Anhaltekontrollen bzw. durch kurze Verfahren nach Lichtbildbeweis
- möglichst häufige Änderung von Kontrollstellen und Kontrollzeiten zur Steigerung des Entdeckungsrisikos
- Gestaltung von Kontrollen wahrnehmbar, flächendeckend, zeitlich umfassend und nachvollziehbar
- intensive, einsatzflankierende Öffentlichkeitsarbeit zur Steigerung der Akzeptanz durch die Verkehrsteilnehmenden

Hierbei konzentrieren sich polizeiliche Maßnahmen zur Geschwindigkeitsüberwachung auf folgende Bereiche:

- Unfallhäufungsstellen
- Umfeldern besonders schützenswerter Einrichtungen wie Schulen, Kindergärten, Senioreneinrichtungen oder Krankenhäuser
- lärmreduzierende Maßnahmen zum Schutze der Bevölkerung

Daneben werden mit geringerem Ressourceneinsatz Messungen an Örtlichkeiten durchgeführt, an denen erfahrungsgemäß die zulässige Höchstgeschwindigkeit erheblich überschritten wird, um das Geschwindigkeitsniveau auf ein zulässiges Maß zu regulieren.



Hierdurch erfolgt eine Geschwindigkeitsüberwachung, welche sich an der Unfallbekämpfung ausrichtet und die schwächsten Teilnehmenden schützt. Gleichzeitig wird gewährleistet, dass Kraftfahrzeugführende überall damit rechnen müssen, kontrolliert zu werden, was wiederum zur Steigerung des normenkonformen Verhaltens führt.

Orientiert an der Verkehrsunfalllage, den besonderen Schutzbedarfen schwächerer Verkehrsteilnehmenden sowie dem Verkehrsaufkommen einerseits und dem Gesichtspunkt der Wahrnehmung durch eine Vielzahl von Verkehrsteilnehmenden andererseits, soll sich die polizeiliche Geschwindigkeitsüberwachung besonders auf den Zeitraum montags bis freitags zwischen 6 Uhr und 22 Uhr konzentrieren.

Daneben sollen zur Aufrechterhaltung eines wahrnehmbaren Überwachungsdrucks und im Hinblick auf Maßnahmen zur Lärmreduzierung auch Kontrollen zur Nachtzeit und an den Wochenenden durchgeführt werden. Hierfür bietet sich vor allem der Einsatz von mobilen Geschwindigkeitsüberwachungsanlagen (mGÜA) an.

Geschwindigkeitsmessungen sind grundsätzlich nicht kurz vor oder hinter geschwindigkeitsregelnden Verkehrszeichen durchzuführen.

Da bereits geringe Geschwindigkeitsüberschreitungen häufig zu den Unfallursachen zählen, sind bei den Kontrollen grundsätzlich nur die unumgänglichen Toleranzen zu berücksichtigen. Diese sind

- eine der Gerichtspraxis entsprechende Ahndungstoleranz von 5 km/h, die berücksichtigt, dass ein Fahrzeugführender nicht durchgängig den Tachometer im Focus behalten kann,
- zuzüglich einer entsprechend der Vorschriften des Mess- und Eichwesens erforderlichen sogenannten Gerätetoleranz von 3 km/h bei Geschwindigkeiten bis 100 km/h, bzw. 3% (aufgerundet auf den nächsthöheren ganzzahligen Wert) bei Geschwindigkeiten über 100 km/h (Verkehrsfehlergrenze).

Daraus ergibt sich, dass ein Kraftfahrender bei einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h mit mindestens 59 km/h gemessen worden sein muss, bevor eine Ahndung abzüglich des Betrages der Verkehrsfehlergrenze vom angezeigten Messwert erfolgt; im vorgenannten Beispiel somit 56 km/h.

Eine Heraufsetzung des Auslösewertes über 9 km/h ist aus einsatztaktischen Gründen zulässig. Dies gilt jedoch nicht für Messorte, bei denen die zulässige Höchstgeschwindigkeit 30 km/h oder weniger beträgt. Hiervon sind lediglich Messungen per Handlaser ausgenommen.

Die für die Überwachung verkehrsberuhigter Bereiche vorgeschriebene Schrittgeschwindigkeit gilt bis 10 km/h noch als eingehalten. Bei Messungen summieren sich Opportunitätstoleranz (5 km/h) und Gerätetoleranz (3 km/h) daher auf einen Einstellwert von 19 km/h.

Für die Bedienung der vorhandenen mobilen Geschwindigkeitsüberwachungstechnik ist qualifiziert geschultes Personal erforderlich. Die Schulung soll grundsätzlich vom Fachlehrpersonal der Polizeiakademie oder durch die herstellenden Firmen durchgeführt werden.

Die Auswahl der Messtechnik hat sich an den örtlichen und zeitlichen Gegebenheiten der Kontrollstellen und größtmöglicher Effektivität und Effizienz bezüglich des Kontrollzieles zu orientieren.

Die Handlaserüberwachung durch die örtlichen Polizei- und Wasserschutzpolizeikommissariate eignet sich besonders in Gebieten mit geringerer Verkehrsbelastung und Kraftfahrzeugverkehr auf einspurigen Fahrbahnen. Daneben bieten die Handlasergeräte noch weitere Vorteile:

- der Einsatz durch die Polizei- und Wasserschutzpolizeikommissariate ergänzt die Möglichkeit der Geschwindigkeitsüberwachung und steigert zeitlich und örtlich den gewünschten Überwachungsdruck
- die Handlasermesstechnik erfordert zur Beweisführung das Anhalten der Betroffenen. Es bietet sich die Möglichkeit zum verkehrsinformativem Gespräch. Hieraus ergibt sich eine direkte und unmittelbare Einflussmöglichkeit, die der Polizei bei der Beweisführung mittels Foto genommen ist, im Hinblick auf Bürgernähe und Verhaltensänderung aber von Bedeutung sein kann

Geschwindigkeitsmessgeräte unterliegen der gesetzlichen Eichpflicht und müssen nach der Eichordnung geprüft werden. Die Eichung ist zeitgerecht zu wiederholen und wird durch entsprechende Eichmarken am Gerät nachgewiesen.

Sämtliche Unterlagen über durchgeführte Eichungen, Wartungen und Reparaturen sind bei den Nutzerdienststellen aufzubewahren.

Der Fachstab der Verkehrsdirektion hält im Einvernehmen mit den jeweiligen Herstellerfirmen die Betriebs- und Gebrauchsanweisungen auf dem aktuellen Stand und informiert die Nutzerdienststellen unverzüglich über eingetretene Veränderungen.

#### Einsatzgrundsätze

- Der Einsatz erfolgt grundsätzlich in Uniform.
- Die Einsatzstärken der Mess- und/oder Anhalteposten sind abhängig von der Einsatzform sowie den zeitlichen und örtlichen Gegebenheiten bedarfsorientiert festzulegen.
- Die Aufstellung der Messgeräte erfolgt offen.
- Die Bedienungsanleitungen der Hersteller sind zu beachten.

#### Aufbewahrung von Beweismitteln

- Messprotokolle, Videodateien und andere Beweismittel sind bei den jeweils für den Messbetrieb zuständigen Dienststellen aufzubewahren.
- Dabei sind die in der PDV 350 (HH) vorgeschriebenen Fristen (Ziff. 150.005040 i. V. m. der dortigen Liste „Unterlagen aufbewahren“) zu beachten.

## **Anlage 3 Einsatz von Geschwindigkeitsmessgeräten**

### **1. Allgemeines**

Als Messposten darf nur Personal eingesetzt werden, welches erfolgreich an einem entsprechenden Lehrgang an der AK oder einer gleichwertigen Schulung, z. B. des Messgeräteherstellers, teilgenommen hat und dieses per Lehrgangsbescheinigung nachweisen kann.

Bei einem Einsatz von Geschwindigkeitsmessgeräten sind die jeweiligen Bedienungsanleitungen zu beachten.

Der Einsatz von mobilen Geschwindigkeitsüberwachungsgeräten, mit Ausnahme des Handlasergerätes, erfolgt grundsätzlich durch die Verkehrsstaffeln.

Treten Mängel oder Störungen auf, ist der Fachstab der Verkehrsdirektion zu informieren, welcher über weitere Maßnahmen entscheidet.

### **2. Messtechnik**

Durch die Polizei Hamburg erfolgt der Einsatz von Geschwindigkeitsmessgeräten unterschiedlicher Hersteller:

#### **2.1 Einseitensensor Kistler ES8.0**

Der rechnergesteuerte Einseitensensor der Firma Kistler Instrumente GmbH ermittelt auf Basis der Weg/Zeitberechnung Geschwindigkeiten von Fahrzeugen. Hierzu werden über mehrere Sensoren die Helligkeitsprofile und der Abstand eines vorbeifahrenden Fahrzeugs erfasst und letztlich die Geschwindigkeit des Fahrzeugs beweissicher berechnet.

Die Erfassung von Geschwindigkeitsverstößen erfolgt durch eine fortlaufende Fahrbahnüberwachung. Neben der eigentlichen Geschwindigkeitsmesseinrichtung steht mindestens eine digitale Fotoeinrichtung und Blitzeinheit zur Verfügung, die eine zweifelsfreie Zuordnung der festgestellten Geschwindigkeitsmesswerte zu den gemessenen Fahrzeugen und den Fahrzeugführenden durch Lichtbild dokumentieren.

Diese Anlage wird am Fahrbahnrand auf Stativen aufgebaut und eignet sich insbesondere für Straßen mit niedrigem oder mittlerem Verkehrsaufkommen wie z. B. Tempo-30-Zonen. Im Gegensatz zu den nachfolgenden Messsystemen sind auch Kurvenmessungen möglich. Weiterhin können beide Fahrtrichtungen mit nur einer Anlage überwacht werden, hierzu werden zwei Kameraeinheiten aufgestellt.

#### **2.2 VITRONIC PoliScanspeed**

Die Erfassung von Geschwindigkeitsverstößen erfolgt durch ein laserbasierendes Messsystem. Die Geschwindigkeit wird im Messbereich von 20–50 Metern Entfernung von

dem Gerät über eine Mehrstrahl-Laser-Laufzeitmessung ermittelt, welche ankommende oder abfließende Fahrzeuge über eine Strecke von 15 Metern verfolgt und durch Weg- /Zeitberechnung deren Geschwindigkeit errechnet.

Mehrspur- und Mehrzielmessungen sind unabhängig von der Verkehrsdichte möglich. Es können demnach mehrere Fahrzeuge gleichzeitig erfasst werden. Verstöße können mittels zwei im System verbauter Fotokameras eindeutig zugeordnet werden, indem das entsprechende Fahrzeug mittels eines Auswerterahmens markiert wird.

### **2.3 JENOPTIK TraffiStar S350**

Hierbei handelt es sich um ein laserbasierendes Messsystem, vergleichbar mit den technischen Gegebenheiten wie 2.2.

Unterschiede liegen u. a. in einer vom System anhand der örtlichen Gegebenheiten errechneten festen Messstrecke. Diese beginnt immer am selben Startpunkt etwa 20 Meter vor dem Messgerät und endet immer am selben Schlusspunkt ca. 10 Meter vor dem Messgerät.

Auch in dieser Anlage sind zwei Kameras mit unterschiedlichen Objektiven verbaut, die fahrstreifenabhängig Verstöße dokumentieren und die Fahrzeuge mit einer Auswertemarkierung kennzeichnen.

### **2.4 JENOPTIK Traffi Patrol XR**

Seitens dieser ausschließlich in einem Handlaser verbauten Technologie werden Laserstrahlimpulse mit einer hohen Wiederholfrequenz ausgesendet, durch das Fahrzeug reflektiert und an das Gerät zur Auswertung zurückgeworfen. Durch die Lasertechnik ist eine präzise Erfassung der Zielfahrzeuge möglich. Auch hier erfolgt die Berechnung der Geschwindigkeit per Weg-/Zeitberechnung. Die Technik unterscheidet sich von den anderen Systemen insofern, dass ein Messposten ankommende Fahrzeuge selbst anvisieren und die Messung per Knopfdruck ausführen muss.

## **3. Mobile Geschwindigkeitsüberwachung**

### **3.1 Geschwindigkeitsüberwachungsfahrzeuge (GÜKW)**

Die Polizei Hamburg setzt GÜKW als Trägerfahrzeuge für die Anlagen 2.1 und 2.2 ein.

Die damit einhergehende Mobilität ermöglicht einen flexiblen und lageorientierten Einsatz von Messtechnik an wechselnden Standorten.

Die Verkehrsdirektion ist zuständig für den Betrieb und die Auswahl der Messorte. Dieses erfolgt unter Berücksichtigung von Schwerpunkten, Hinweisen der Polizeikommissariate und Beschwerdelagen.

### **3.2 Mobile Geschwindigkeitsüberwachungsanlagen (mGÜA)**

Bei mGÜA handelt es sich um mobile Geschwindigkeitsüberwachungsanlagen der Hersteller Vitronic (2.2) und Jenoptik (2.3), die in einen Anhänger verbaut wurden. Der Betrieb dieser Anlage ist flexibel an wechselnden Standorten ohne Personal möglich. Hiermit kann die Anzahl der Messstunden, insbesondere zur Nachtzeit und am Wochenende, spürbar erhöht werden. Des Weiteren kann die Dauer einer Messeinheit mittels Einsatz von mGÜA von wenigen Stunden auf mehrere Tage ausgedehnt werden. Damit kann eine länger andauernde Wirkung auf das Geschwindigkeitsniveau erreicht werden. Zeitgleich wird durch die wechselnden Standorte der Flächendruck weiter erhöht.

Der Betrieb der mGÜA erfolgt durch die Verkehrsdirektion, welche unter Berücksichtigung von lagebedingten Schwerpunkten, Hinweisen der Polizei- und Wasserschutzpolizeikommissariate und Beschwerdelagen auch die Messorte festlegt.

### **3.3 Geschwindigkeitsüberwachung mittels Handlaser**

Der Einsatz des Handlaser dient nicht der Abarbeitung von Massendelikten, sondern ermöglicht einen zielgerichteten Einsatz zur Verfolgung von Einzelverstößen auf Straßen mit geringer Verkehrsdichte, wie z. B. in Wohngebieten, in Tempo-30-Zonen/Strecken oder vor schützenswerten Einrichtungen wie Kindergärten, Schulen, Senioreneinrichtungen oder Krankenhäusern.

Die Funktion des Anhaltepostens ist stets in Uniform auszuüben.

Wegen der fehlenden fotografischen Beweissicherung sind die betroffenen Fahrzeugführenden anzuhalten und auf den Verstoß hinzuweisen. Den Betroffenen ist grundsätzlich das Display mit den eingeblendeten Werten zu zeigen. Ein Aufklärungs- und Informationsgespräch ist anzustreben. Ahndungsmaßnahmen sind unmittelbar einzuleiten.

Kann das betroffene Fahrzeug nicht angehalten werden, ist grundsätzlich von der Verfolgung des Verstoßes abzusehen.

## **4. Stationäre Geschwindigkeitsüberwachungsanlagen (GÜA)**

Als Messtechnik werden Geschwindigkeitsmessgeräte der Hersteller Vitronic und Jenoptik jeweils gleicher Bauart (vgl. 2.2 und 2.3) verwendet, die Vitronic-Anlage lässt sich auch kombiniert mit Rotlichtüberwachung einsetzen.

Die Zuständigkeit für die Aufstellung, den Betrieb und die Auswertung der GÜA liegt bei der Verkehrsdirektion.

Ihr obliegt ebenso die Auswahl der Aufstellorte, welche unter Berücksichtigung der aktuell gültigen Richtlinien durch den Fachstab der Verkehrsdirektion erfolgt. Dies gilt auch für die Überprüfung vorhandener Standorte.

Die Installation von GÜA erfolgt dort, wo eine entsprechende Gefahrenlage und die Notwendigkeit permanenter Überwachung rund um die Uhr vorliegen. Bei der Entscheidung

zur Installation einer stationären GÜA wird vorrangig die Verkehrsunfallsituation der Örtlichkeit überprüft.

Hierbei werden die Unfallbelastung, die Unfallfolgen, insbesondere in Verbindung mit Personenschäden, die Unfallursachen sowie die Langzeitbetrachtung der Unfallentwicklung auf der Strecke bewertet. Bei der Prüfung wird auch berücksichtigt, ob ein Zweirichtungsbetrieb bzw. die Kombination mit einer Rotlichtüberwachungsanlage erforderlich ist.

## **5. Geschwindigkeits-Warn-Anlagen (GWA) und Verkehrsstatistik-Gerät (VSG)**

### **5.1 GWA**

Bei GWA handelt es sich um mit einem Display ausgerüstete Geschwindigkeitsmessgeräte, welche den jeweiligen Fahrzeugführenden zur Normverdeutlichung die gemessene Geschwindigkeit anzeigen. In Hamburg befinden sich Geräte der Hersteller Temposys und VIA Traffic im Einsatz.

Bei Überschreiten des eingestellten Messwertes erfolgt keine fotografische Beweissicherung, eine Verfolgung der Ordnungswidrigkeit findet nicht statt.

Durch Anzeigen der gemessenen Geschwindigkeit wird Fahrzeugführenden bei Überschreitung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit unmittelbar das eigene Fehlverhalten aufgezeigt. Gleichzeitig fühlen sich Verkehrsteilnehmende mit angepasster Geschwindigkeit in ihrem verkehrsgerechten Verhalten bestätigt.

Der Einsatz der Geräte erfolgt ausschließlich unter präventiven Aspekten, z. B.

- zur Schulwegsicherung
- als Reaktion auf Beschwerdelagen, auch in Tempo-30-Zonen/Strecken
- Gewinnung von Erkenntnissen über die gefahrenen Geschwindigkeiten zur Prüfung der Notwendigkeit von repressiven Messungen

Die beste präventive Wirkung entfalten die Geräte, wenn sie lediglich temporär an wechselnden Standorten eingesetzt werden und infolge ihres Aufmerksamkeitswertes zu einer Reduzierung des Geschwindigkeitsniveaus beitragen.

Ein repressiver Einsatz allein durch GWA ist ausgeschlossen, da die gewonnenen Messwerte nicht beweiskräftig sind. Eine Kombination mit repressiven Maßnahmen ist bei vorgelagerter Aufstellung des Geräts mit anschließender Geschwindigkeitsmessung denkbar.

Die Benutzung der Geräte hat durch eingewiesenes Personal zu erfolgen. Die Messentfernung sollte 100 m nicht überschreiten.

Die Gebrauchsanweisung des Herstellers ist zu beachten.

Zum Schutz gegen Diebstahl erfolgt der Einsatz der GWA unter Beobachtung durch Personal, oder durch geeignete technische Sicherung, z. B. Befestigung an einem Lichtmast.

Die Geräte werden durch den Fachstab der Verkehrsdirektion verschiedenen PK/WSPK im Verbundsystem zugewiesen. Den Einsatz planen die Polizei- und Wasserschutzpolizeikommissariate in eigener Zuständigkeit.

## **5.2 VSG**

In Hamburg erfolgt ein Einsatz von VSG der Fa. Via Traffic. Mittels dieser Geräte werden Verkehrsdaten (bspw. Fahrzeugklassen, Anzahl, Geschwindigkeiten) von erfassten Fahrzeugen statistisch erhoben.

Die Daten dienen u. a. als Grundlage zur Bewertung und Verifizierung von Unfallhäufungsstellen, Hinweisen oder Beschwerdelagen. Ein repressiver Einsatz durch VSG-Geräte ist ausgeschlossen, da die gewonnenen Messwerte nicht beweiskräftig sind. Werden Auffälligkeiten hinsichtlich des ermittelten Geschwindigkeitsniveaus festgestellt, kann dies als Grundlage für weiterführende Maßnahmen der Geschwindigkeitsüberwachung dienen.

Die Gebrauchsanweisung des Herstellers ist zu beachten.

Zum Schutz gegen Diebstahl erfolgt der Einsatz des VSG unter Beobachtung durch Personal, oder durch geeignete technische Sicherung, z. B. Befestigung an einem Lichtmast.

## **Anlage 4 Überwachung von Rotlichtverstößen**

### **1. Allgemeines**

Im Interesse einer sicheren Beweisführung hat die Überwachung von Lichtzeichenanlagen (LZA) im Hinblick auf Rotlichtverstöße möglichst unter Nutzung der vorhandenen Videotechnik zu erfolgen.

Nähere Angaben über die dafür vorgesehenen Einsatzmittel und Einsatzformen sind folgenden Anlagen zu entnehmen:

- Stationäre Rotlichtüberwachungsanlage = Anlage 4.1
- Mobile Rotlichtüberwachungskamera = Anlage 4.2
- Videofahrzeuge = Anlage 5.7

Die Identifikation des verantwortlichen Fahrzeugführers hat durch

- Fahrerfoto (Frontfoto) und/oder
- Anhalten nach Feststellung des Verstoßes

zu erfolgen.

Kennzeichenanzeigen sind nur im Ausnahmefall zu fertigen.

### **2. Stationäre Rotlichtüberwachungsanlagen (RÜA)**

Es erfolgt der stationäre Einsatz von RÜA der Fa. Vitronic in Form von Blitzersäulen mit identischer Technologie wie bei den GÜA (vgl. 2.2). Diese lassen sich sowohl für die reine Rotlichtüberwachung, wie auch für die kombinierte Rotlicht- und Geschwindigkeitsüberwachung einsetzen.

Die Zuständigkeit für die Aufstellung, den Betrieb und die Auswertung der stationären Rotlichtüberwachungsanlagen liegt bei der Verkehrsdirektion.

Ihr obliegt ebenso die Auswahl der Aufstellorte, welche unter Berücksichtigung der aktuell gültigen Richtlinien durch den Fachstab erfolgt.

Dies gilt auch für die Überprüfung vorhandener Standorte.

### **3. Mobile Rotlichtüberwachungsanlage**

Die mobile Rotlichtüberwachungskamera der Firma Deininger dient der beweissicheren Dokumentation von Rotlichtverstößen.

Die Rotlichtüberwachung wird im so genannten „aufmerksamen Messbetrieb“ durchgeführt. Der eingesetzte Messposten beobachtet den Verkehrsstrom auf mögliche Rotlichtverstöße.

In dieser Phase findet bereits eine kontinuierliche Bandaufnahme statt. Das Videosignal wird mittels eines Schalters vom Recorder getrennt, so dass keine Bildaufzeichnung stattfindet.



Nähert sich ein Fahrzeug dergestalt der Lichtzeichenanlage, dass der Messposten den konkreten Verdacht hat, dass dieses vor der Haltlinie nicht zum Stehen kommt, wird das Kamerasignal auf den Rekorder geschaltet.

Auf diese Weise werden nur Vorgänge aufgrund konkreter Verdachtsmomente dokumentiert. Anschließend ist das Kamerasignal sofort wieder vom Recorder zu trennen.

Für die Verfolgung der festgestellten Rotlichtverstöße ist es notwendig, die betreffenden Fahrzeuge anzuhalten und die jeweiligen Fahrzeugführenden festzustellen.

Die Bedienungsanleitung des Herstellers ist zu beachten.

## **Anlage 5 Verkehrsüberwachung mit Videotechnik (Videonachfahrssystem)**

### **1. Allgemeines**

Unter Videotechnik werden in diesem Abschnitt Messverfahren zur Aufnahme und Wiedergabe von stehenden und bewegten Bildern verstanden, die in speziell ausgerüstete Fahrzeuge eingebaut sind. Die eingesetzten Geräte verfügen über Zulassungen der Physikalisch-Technischen-Bundesanstalt (PTB) und unterliegen den entsprechenden Eichbestimmungen.

### **2. Zweck und Ziel des Einsatzes**

Zweck des Einsatzes dieser Videotechnik ist die beweissichere Verfolgung schwerer und unfallgeneigter Delikte im fließenden Straßenverkehr. Ziel ist es, tatbestandsmäßiges Verhalten zu dokumentieren und durch Vorhaltung Akzeptanz und Einsicht bei den Betroffenen zu erreichen.

Zu diesen Delikten zählen insbesondere:

- Verkehrsstraftaten,
- erhebliche und/oder gefährliche Geschwindigkeitsüberschreitungen,
- zu geringer Sicherheitsabstand bei hoher Geschwindigkeit,
- fehlerhaftes Überholen/Fahrstreifenwechsel,
- verkehrswidrige Benutzung des Seitenstreifens der BAB,
- Vorfahrtsverletzungen,
- falsches Verhalten an Fußgängerüberwegen sowie
- Nichtbeachten von Rotlicht an LZA.

### **3. Einsatzgrundsätze**

Der Einsatz von Videotechnik ist sowohl mobil bei der Verfolgung von Aggressions- und Geschwindigkeitsdelikten, als auch stationär zur Dokumentation von Rotlichtverstößen sowie weiteren Verkehrsordnungswidrigkeiten (beispielsweise Fehlverhalten an Fußgängerüberwegen, Nichtbeachten von Vorfahrt/Vorrang) möglich.

Für den Einsatz sind grundsätzlich Bedienstete vorzusehen, die durch AK 26 speziell dafür geschult worden sind.

Die Besatzung eines Videofahrzeuges besteht grundsätzlich aus zwei Bediensteten.

Von den Bestimmungen der PDV 350 HH (Ziffer 610.001910) über die zulässige Geschwindigkeit bei Einsatzfahrten kann zur Verfolgung und zum Anhalten von auffällig gewordenen Verkehrsteilnehmenden abgewichen werden.

Die Bedienungsanleitung des Herstellers ist zu beachten. Zur Gewährleistung eines ordnungsgemäßen Betriebes zur Geschwindigkeitsmessung ist der Luftdruck von Videofahrzeugen neben der allgemeinen Inaugenscheinnahme vor Einsatzbeginn mindestens wöchentlich durch ein Messgerät zu überprüfen und im Fahrtenbuch zu vermerken.

#### **4. Dokumentation des Verkehrsverstoßes**

Die Videoüberwachung zur Verfolgung von Verkehrsverstößen hat einzelfall- und anlassbezogen zu erfolgen.

Videoaufnahmen sind erst dann zu aktivieren, wenn der Anfangsverdacht einer verkehrsrechtlichen Normenverletzung begründet ist (z. B. offensichtlich zu geringer Sicherheitsabstand, unangepasste Geschwindigkeit beim Heranfahren an eine Lichtzeichenanlage, offensichtliche Geschwindigkeitsüberschreitung).

Bestätigt sich die Normenverletzung nicht, ist der aufgenommene Vorgang zu löschen.

Auf Wunsch kann betroffenen Fahrzeugführenden die entsprechende Videosequenz des eigenen Verstoßes am Anhalteort gezeigt werden, um eine Verhaltensänderung zu erreichen.

Über die Gewährung einer Einsichtnahme des Videomaterials durch beschuldigte Fahrzeugführende in einem Strafverfahren entscheidet die Staatsanwaltschaft.

#### **5. Auswertung, Bearbeitung und Archivierung der Vorgänge**

Messprotokolle, Videodateien und andere Beweismittel sind bei den jeweils für den Messbetrieb zuständigen Dienststellen aufzubewahren.

Dabei sind die in der PDV 350 (HH) vorgeschriebenen Fristen (Ziff. 150.005040 i. V. m. der dortigen Liste „Unterlagen aufbewahren“) zu beachten.

#### **6. Beweismittelanforderung**

Als Beweismittel werden den Gerichten und Verfolgungsbehörden die erforderlichen Einzelbilder/Sequenzen übersandt.

#### **7. Einsatz von Videonachfahrtechnik zur Rotlichtüberwachung**

##### **7.1 Standort**

Bei der Wahl des Standortes ist zu gewährleisten, dass eine Gefährdung anderer Verkehrsteilnehmenden ausgeschlossen ist.

Der Standort ist so zu wählen, dass der Bereich der Lichtzeichenanlage (LZA) fototechnisch klar dargestellt wird. Insbesondere müssen die Farbsegmente der LZA sowie die Haltlinie erkennbar sein.

##### **7.2 Protokoll**

Der Beobachtungsposten führt über die Videoaufzeichnung ein Protokoll.

### **7.3 Anhalten**

Für die Verfolgung der festgestellten Rotlichtverstöße ist es notwendig, die betreffenden Fahrzeuge anzuhalten und den Fahrzeugführenden festzustellen.

## **Anlage 6 Video-Distanz-Auswertung (ViDistA)**

### **1. Zweck und Ziel des Einsatzes**

Zweck und Ziel des Einsatzes der ViDistA-Anlage ist die gerichtsverwertbare, beweissichere Auswertung von Videoaufzeichnungen, insbesondere bei

- zu geringem Sicherheitsabstand bei hoher Geschwindigkeit
- erheblichen Geschwindigkeitsüberschreitungen mit der Möglichkeit der nachträglichen gezielten Auswertung von Geschwindigkeitsspitzen
- Verkehrsstraftaten wie Nötigung, Straßenverkehrsgefährdung oder verbotene Kraftfahrzeugrennen, die eine umfangreiche Dokumentation bedingen

### **2. Grundsätze**

Die Geschwindigkeits- und Abstandsverstöße werden nach dem Strahlensatz der Planimetrie ermittelt.

Es sind ausschließlich eingewiesene Bedienstete einzusetzen.

Auszuwertende Geschwindigkeits- und Abstandverstöße werden grundsätzlich durch Fahrzeuge mit Videonachfahrssystem dokumentiert.

Die jeweilige Messtrecke für die Geschwindigkeitsermittlung sollte grundsätzlich 100 m nicht unterschreiten.

Auswertungen unterhalb von 100 m sind im Einzelfall ausdrücklich zulässig, weil die Messtoleranz sich mit der Reduzierung der Messtrecke zugunsten der Betroffenen verändert.

Bei der Auswertung ist immer die „Zugunsten-Einstellung“ für die Betroffenen zu wählen.

### **3. Schulung**

#### Systembetreuer

Es sind mindestens zwei Systembetreuerinnen/-betreuer pro betriebener ViDistA-Anlage zu benennen.

Diese müssen eine Schulung absolviert haben, welche folgende Inhalte umfasst:

- rechtliche und technische Anwendung des Verfahrens.
- Einweisung in ViDistA und die
- Nachschulung bei Verfahrensanpassungen.

Die Systembetreuerinnen/-betreuer haben wiederkehrend eine Fortbildungsveranstaltung wahrzunehmen (Voraussetzung für die Beschulung und Weiterbildung der Nutzenden).

### Nutzende

Die Schulung der Bediensteten erfolgt durch die systembetreuenden Polizeivollzugsbeamtinnen und -beamten der Polizei Hamburg im Rahmen einer praxisorientierten Fortbildung.

Diese umfasst die Vermittlung von Kenntnissen über die physikalischen Grundlagen der Videobildvermessung, der Strahlensätze und die erweiterten Einsatzmöglichkeiten der ViDistA-Auswertung.

## Anlage 7 Brückenwaagenverzeichnis

Stand: Mai 2020

Bei Bedarf Öffnungszeiten und Kosten telefonisch erfragen.

Teilweise ist Barzahlung vor Ort erforderlich. Gebühren können kurzfristig geändert werden.

	Name / Anschrift	Telefon	Öffnungszeiten	Gewicht	Gebühren	Sonstiges
WSPK 1	ArcelorMittal Hamburg GmbH Dradenaustraße 31 21129 Hamburg	[REDACTED]	24/7	50 t	11,90 €	Tor 1 Dradenaustr. 33
			05.30 - 21.30 Uhr	60 t		Tor 2 Dradenaustr. 31 Jahresrechnung an VD 2
WSPK 1	Müllverwertung Rugenberger Damm 1 21129 Hamburg	[REDACTED]	Mo. - Fr. 06.00 - 21.00 Uhr	50 t	10,00 €	Einzelrechnung
WSPK 2	Sasol Wachs GmbH Worthdamm 13-27 20457 Hamburg	[REDACTED]	24/7	60 t	25,00 €	Sammelrechnung an WSP
WSPK 3	Nynas Hohe-Schaar-Str. 34 21107 Hamburg	[REDACTED]	24/7 (nachts 30 Min. Vorlauf)	100 t	kostenfrei	
WSPK 3	ADM Hamburg Aktiengesellschaft- Werk Hamburg Nippoldstraße 117 21107 Hamburg	[REDACTED] Hinweis: LKW zuerst vor dem Tor parken, beim Werkschutz melden	24/7	50 t	kostenfrei	
PK 25	ASPA GmbH Rondenbarg 50 22525 Hamburg	[REDACTED]	Mo. - Do. 06.00 - 16.00 Uhr Fr. 06.00 - 14.00 Uhr	60 t	14,28 €	Monatsrechnung an VD 2

	Name / Anschrift	Telefon	Öffnungszeiten	Gewicht	Gebühren	Sonstiges
PK 25	Stadtreinigung HH Schnackenburgallee 100 22525 Hamburg		Mo. - Fr. 06.30 - 14.30 Uhr	50 t	10,71 €	Einzelrechnung
PK 33	Hamburger Hochbahn AG Saarlandstraße 35 22303 Hamburg		Mo. - Do. 06.45- 15.30 Uhr Fr. 06.45- 12.30 Uhr	60 t	10,00 €	Barzahlung
PK 36	Stromnetz Hamburg Bramfelder Chaussee 130 22177 Hamburg		bis mind. 2021 außer Betrieb	40 t	7,00 €	Barzahlung
PK 37	Ohly GmbH Wandsbeker Zollstraße 59 22041 Hamburg		24/7	50 t	10,00 €	Rechnung an VD 3
PK 37	Allnex Germany GmbH Helbingstraße 46 22047 Hamburg		Mo. - Fr. 06.30 - 18.00 Uhr	50 t	25,00 €	Jahresrechnung an VD 3
PK 37	Nestle Deutschland AG Am Neumark 20 22041 Hamburg		24/7	50 t	10,00 €	Jahresrechnung an VD 3
PK 41	GHVG - Großmarkt Hamburg Verwaltungsgenossenschaft e. G. Auf der Brandshofer Schleuse 2		Mo. - Fr. 01.00 - 13.00 Uhr Sa. 03.00 - 09.00 Uhr	15 t	35,70 €	Rechnung an VD 2 NUR IM AUSNAHMEFALL NUTZEN 1) Im Kassenhäuschen melden, in Liste eintragen, Karte zum Verwiegen erhalten 2) Fahrzeug fährt auf die Waage - Einwiegen 3) Fahrzeug fährt runter - Auswiegen 4) Beide Wiegenoten bekommen, Karte im Kassenhäuschen hinterlegen
PK 42	Abfall-Verwertungs- gesellschaft mbH		Mo. - Do. 06.00 - 19.00 Uhr	50 t	kostenfrei	



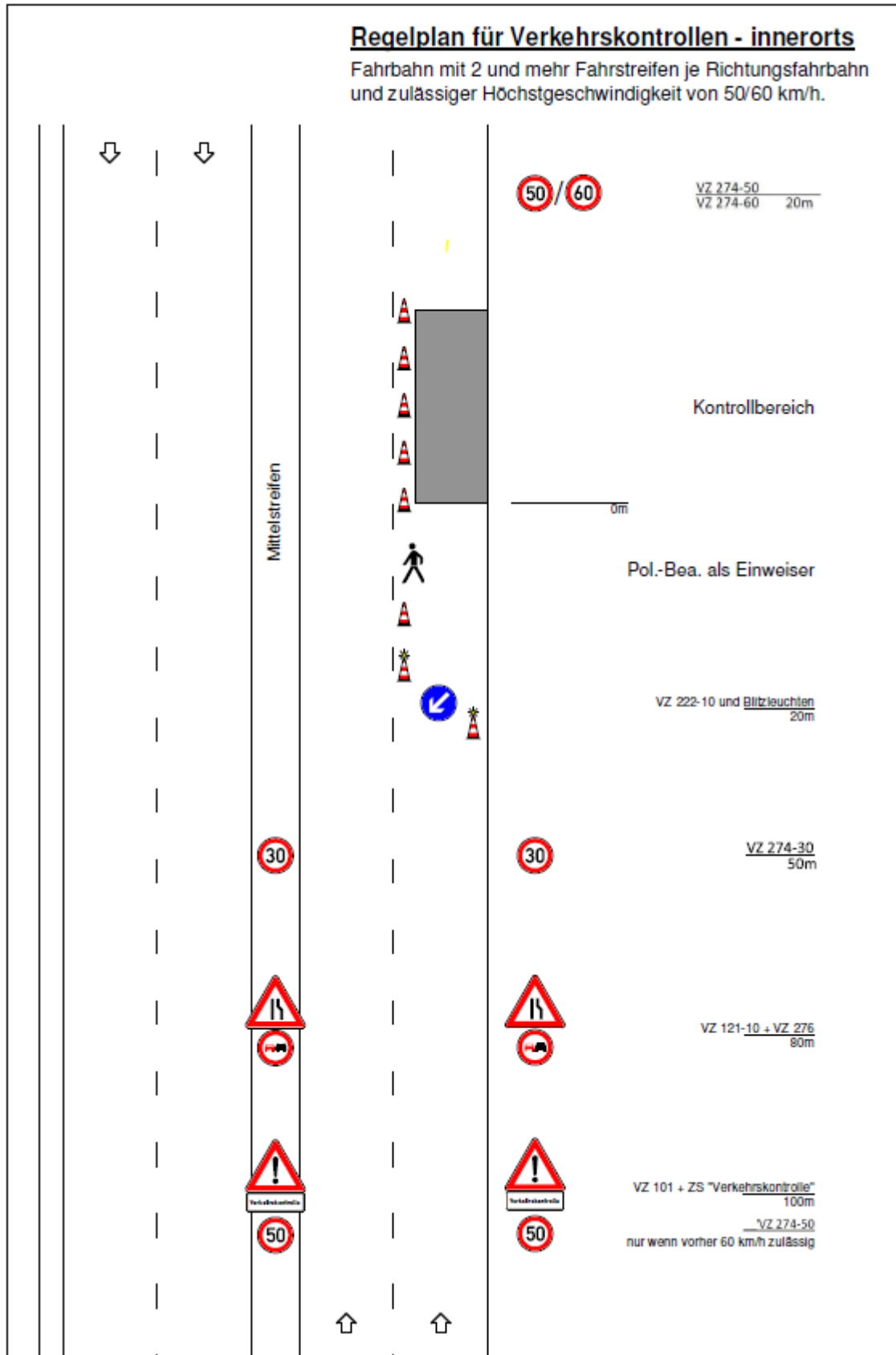
	Name / Anschrift	Telefon	Öffnungszeiten	Gewicht	Gebühren	Sonstiges
	Borsigstraße 2 22113 Hamburg		Fr. 06.00 - 14.00 Uhr			
PK 42	Müllverwertung Borsigstraße GmbH Borsigstraße 6 22113 Hamburg		Mo.- Fr. 06.00 - 19.00 Uhr Sa. 06.00 - 14:00 Uhr	50 t	10,00 €	Barzahlung
PK 43	SHO Oesterreich GmbH Brookdeich 50 21029 Hamburg		Mo. - Fr. 07.30 - 15.30 Uhr	40 t	20,00 €	Barzahlung Kurze Waage Keine Sattelzüge
PK 44	ETH Umwelttechnik GmbH Einsiedeldeich 15 20539 Hamburg		Mo.- Fr. 07.30 - 16.30 Uhr	50 t	10,00 €	Monatsrechnung an VD 4
PK 44	Aurubis AG Müggenburger Hauptdeich 2 20539 Hamburg		Mo. - Fr. 06.30- 14.30 Uhr (nach Absprache auch außerhalb dieser Zeit)	50 t	kostenfrei	
PK 46	Neuland Beton Fünfhausener Landweg 21079 Hamburg (BAB A1, AS Harburg)		Mo. - Fr. 07.00- 17.00 Uhr	60 t	16,50 €	Jahresrechnung an VD 4
S.-H.	Müllverbrennungsanlage Stapelfeld Ahrensburger Weg 4 22145 Stapelfeld		Mo. - Fr . 06.00 - 21.30 Uhr	50 t	kostenfrei	
S.-H.	Fa. Kiesow Beim Umspannwerk 153 22844 Norderstedt		Mo.- Fr. 09.00 - 18.00 Uhr	50 t	29,75 €	Barzahlung
S.-H.	TÜV – Nord Hans-Bröckler-Ring 10 22851 Norderstedt		Mo. - Fr. 06.00 - 21.30 Uhr jeden 1. Sa. im Monat: 7.30 - 12.30 Uhr	30 t	19,80	Einzelrechnung Achsverwiegung möglich

	Name / Anschrift	Telefon	Öffnungszeiten	Gewicht	Gebühren	Sonstiges
S.-H.	Kompostwerk Bützberg Wulksfelder Damm 2 22889 Tangstedt		Mo. - Do. 08.00 - 15.30 Uhr Fr. 08.00 - 13.00 Uhr	50 t	kostenfrei	

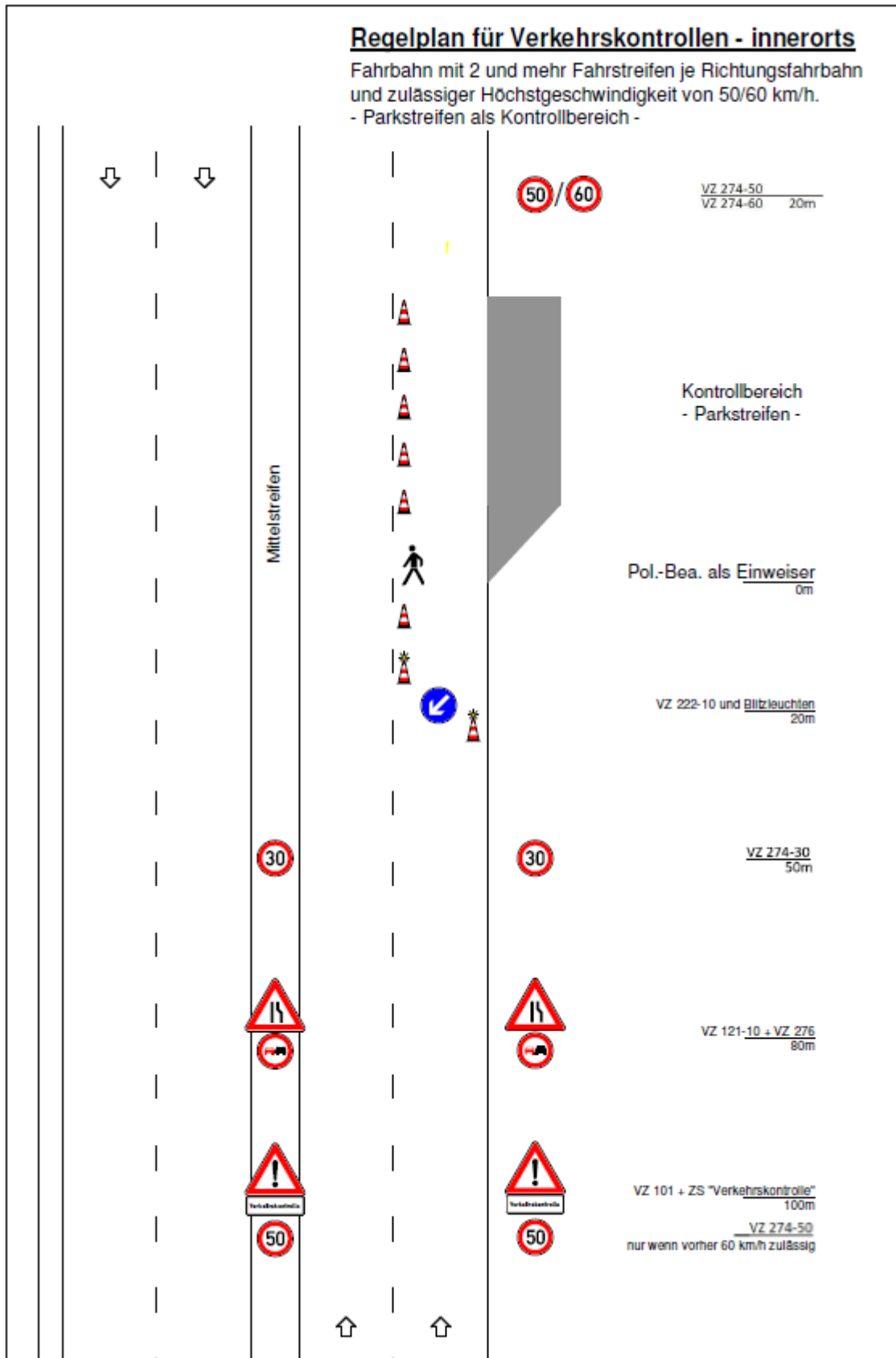
**Anlage 8      Regelpläne**

- 8.1      Fahrbahn mit zwei und mehr Fahrstreifen je Richtungsbahn (innerorts)**
- 8.2      Fahrbahn mit zwei und mehr Fahrstreifen je Richtungsbahn (innerorts) -  
Parkstreifen als Kontrollbereich-**
- 8.3      BAB, zwei Fahrstreifen**
- 8.4      BAB, drei Fahrstreifen**

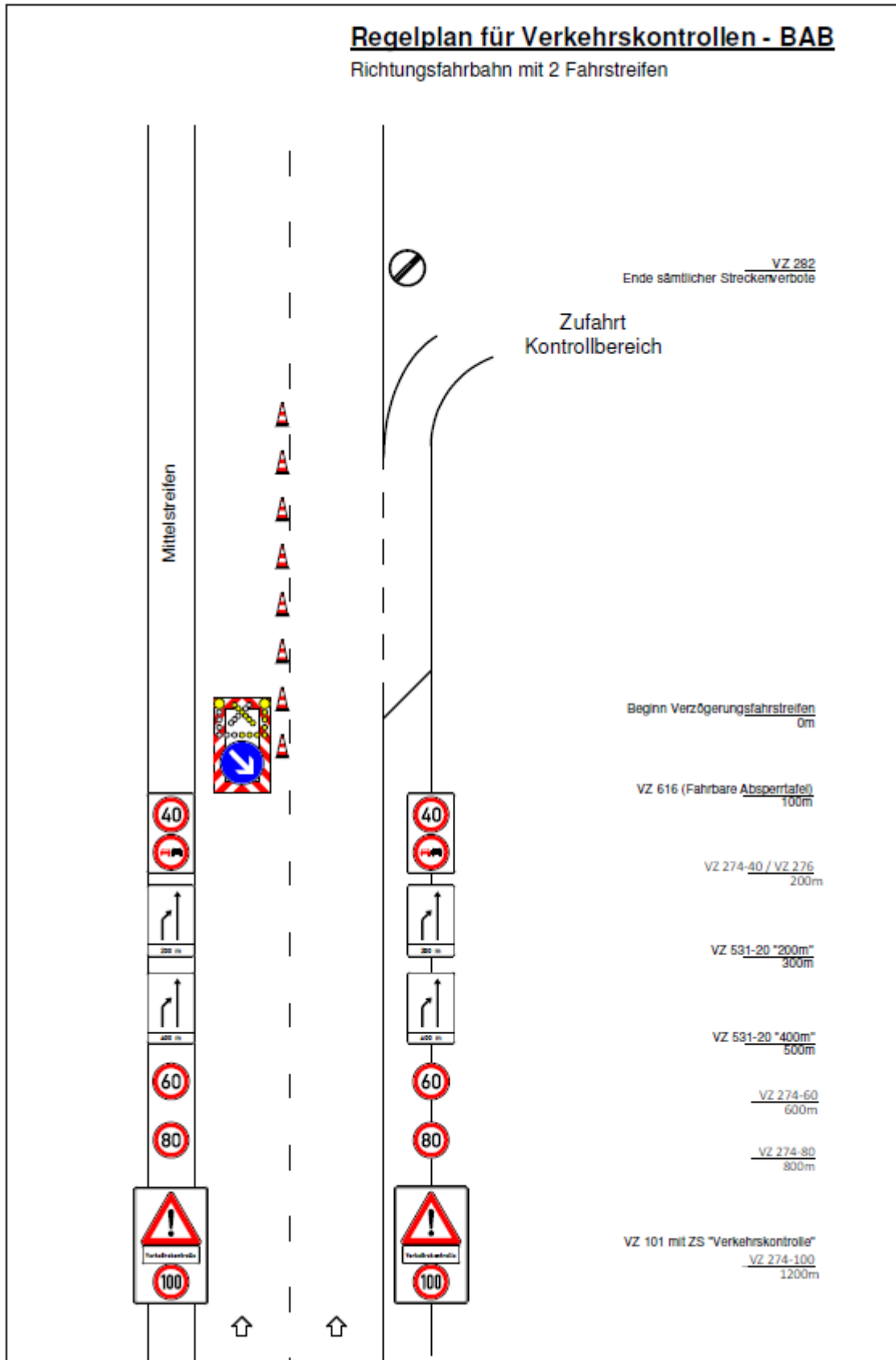
## 8.1 Fahrbahn mit zwei und mehr Fahrstreifen je Richtungsbahn (innerorts)



## 8.2 Fahrbahn mit zwei und mehr Fahrstreifen je Richtungsbahn (innerorts) -Parkstreifen als Kontrollbereich-



### 8.3 BAB, zwei Fahrstreifen



## 8.4 BAB, drei Fahrstreifen

