

# Grundsätzliches zur Verkehrsüberwachung

(siehe dazu die [Einleitung](#))

## Beweisführung

Sie ist für jedes Bußgeldverfahren im VOWi-Recht von großer Bedeutung. Das gilt für eine Bußgeldanzeige, aber auch für eine Verwarnung ohne oder mit Verwarnungsgeld.

Im Gegensatz zum Verwaltungsverfahren hat die Verfolgungsbehörde im Bußgeldverfahren die alleinige Beweislast. Wird ein Verstoß festgestellt, sind die für den Nachweis der Tat und der Täterschaft weiteren notwendigen Umstände umgehend festzuhalten. Denn der *Anscheinsbeweis*, dass der Halter auch der verantwortliche Fahrer für die festgestellte Verkehrsordnungswidrigkeit sei, reicht für das Bußgeldverfahren zunächst nicht aus.

In der Regel kann vor Ort der verantwortliche Fahrer nicht festgestellt werden. Deshalb empfiehlt es sich, neben dem *amtlichen Kennzeichen* auch sonstige Identifikationsmerkmale für das Fahrzeug, z.B.

- Hersteller,
- Fahrzeugtyp,
- Farbe und
- auffällige Ausrüstungsteile

festzuhalten.

Zur Beweissicherung sind die dafür zur Verfügung stehenden technischen Hilfsmittel wie z.B. Foto- und Messgeräte einzusetzen.

Ist die Beweisführung ungenau, sollte grundsätzlich von der Verfolgung des Verkehrsverstoßes abgesehen werden. Eine lückenhafte Beweisführung wird spätestens bei Gericht zur Einstellung des Verfahrens führen. Dennoch gilt es abzuwägen, ob ein zu umfangreicher Aufwand im Einzelfall noch vertretbar ist. (Näheres dazu )

## Grundsätzliches zur Parkraumüberwachung

### Parküberwachung oder Kontrolle des ruhenden Verkehrs

Sie ist vorrangig auf die Kontrolle der Einhaltung von Halt- und Parkvorschriften ausgerichtet. Im Kontext dient sie auch dazu, die aus einem willkürlichen Halte- und Parkverhalten entstehenden Verkehrsbehinderungen zu unterbinden.

Die ursprüngliche sachliche Zuständigkeit kann mit landesrechtlichen Bestimmungen ergänzt werden, z.B. bei unzulässig haltenden oder parkenden Fahrzeugen auf die Kontrolle der:

- Prüfplaketten nach §29 StVZO zur Hauptuntersuchung (siehe Abb. 1) oder/und
- erforderlichen Sicherheitsprüfung zum Nachweis der Vorführungspflicht nach § 29 StVZO (siehe Abb. 2)  
(Näheres siehe auch [Kap. 1.1](#))



Abb. 1: HU-Prüfplakette



Abb. 2: SP-Schild mit Prüfmarke

### Parkraumbewirtschaftung

Grundsätzlich ist sie die zielgerichtete Steuerung des Verhältnisses von Parkplatzsuchverkehr zur Anzahl verfügbarer Parkplätze im öffentlichen Straßenraum. Um das Parken im öffentlichen Straßenraum zu bewirtschaften, gibt es u.a. folgende Möglichkeiten:

- freies Parken (Zeichen 314, 315) mit
- Parkscheibenregelung (Bild 318)
- Parken mit Parkschein (§ 13 Abs. 1, 3 StVO)
- eingeschränkte Haltverbote (Zeichen 286)
- absolute Haltverbote (Zeichen 283)
- Parkerleichterungen mit Ausnahmegenehmigung (§ 46 Abs. 1 Nr. 11 StVO)
- Sonderparkplätze (45 Abs. 1a, Nr. 2, 2a StVO)

Diese Maßnahmen bewirken grundsätzlich weniger *Parkraumsuchverkehr* und abnehmenden *Parkdruck*. Dennoch führen sie erst mit **angepasstem Überwachungsdruck** zum erwünschten Erfolg. Ergänzend dazu wurden mit der Neufassung der *Straßenverkehrs-Ordnung* 2013 in **Anlage 3 i.V.m. § 13 Abs. 2 StVO** die Zeichen **314.1** und **314.2** (Beginn und Ende einer Parkraumbewirtschaftungszone) eingeführt (siehe **Kap. 1.2**, Abb. 30 und 31).

Die flächenwirksame „Parkzone“ ist dann sinnvoll, wenn in dem betreffenden Gebiet hoher Parkdruck herrscht und verschiedene Nutzergruppen um die wenigen freien Stellplätze konkurrieren. In erster Linie nützt sie

- Bewohnern des Quartiers ,aber auch
- Kunden und Besuchern.

Deren Parkchancen steigen aber erst mit **hohem Überwachungsdruck**.

#### Vornotierung

Darunter versteht man die Aufzeichnung von Fahrzeugen, die noch zulässig im Bereich von Parkverboten stehen. Festgehalten werden:

- Uhrzeit
- Ventilstellung
- Kennzeichen

Wird bei einer Nachkontrolle das Fahrzeug in unveränderter Position angetroffen, kann von einem unzulässigen Parken ausgegangen werden. Dabei ist festzuhalten, dass die Vornotierung noch keine Maßnahme des Verwarungs- oder Bußgeldverfahrens ist und somit keiner Rechtsgrundlage bedarf (Wieser, KVÜ, Kap. 18.2.1).

#### Ventilstellung

Soweit die Reifenventile durch Radabdeckungen nicht gänzlich verdeckt sind, kann die Räderposition auf einer Skizze beweisen, dass das Fahrzeug bei einer Nachkontrolle zwischenzeitlich nicht bewegt worden ist. Damit kann bewiesen werden, dass kein zweimaliges erlaubtes Halten vorliegt.



**Abb. 3: Räderposition mit eingezeichneter Ventilstellung**

Wenn das Fahrzeug bewegt und gelenkt wurde, muss sich wegen der lenkbaren Vorder- und der starren Hinterachse die Ventilstellung der Räder zum Boden und untereinander verändert haben.

#### Skizzen und Bilder

Für ein späteres gerichtliches Verfahren sind qualifizierte schriftliche Vermerke über die

- tatsächliche Position des Fahrzeugs,
- Verkehrszeichen,
- Fahrbahn- oder Restbreiten oder
- Behinderung anderer Verkehrsteilnehmer

als sichere Beweise zumindest empfehlenswert. Ergänzend dazu sollten **Fotoaufnahmen** aus verschiedenen Blickwinkeln gefertigt werden. Dabei sollte der Standort des Fotografen vermerkt und nachvollziehbar sein (dazu Näheres auch **Kap. 2.3**).

## Grundsätzliches zur Geschwindigkeitsüberwachung

### Ziel der Geschwindigkeitsüberwachung

Die Geschwindigkeitsüberwachung hat das Ziel, die Einhaltung der angeordneten Geschwindigkeit sicherzustellen und damit die durch unangepasste Geschwindigkeit verursachten Verkehrsunfälle zu verhindern.

Die sonstige Überwachung des fließenden Verkehrs verfolgt das Ziel, Unfälle und Behinderungen zu verhüten sowie für ein geordnetes Miteinander der verschiedenen Verkehrsteilnehmer zu sorgen, insbesondere bei den Verkehrszeichen, die entweder eine gemeinsame Nutzung vorsehen oder die einzelnen Verkehrsteilnehmern eine alleinige oder vorrangige Nutzung einräumen (aus Dissertation Alexander Legler, „KVÜ in Bayern“).

Im Interesse einer breiten öffentlichen Akzeptanz sollte die Überwachung der Geschwindigkeit niemals Selbstzweck sein, sondern sich an der Notwendigkeit von Geschwindigkeitsregeln im Allgemeinen orientieren. Sie dient zuallererst der Erhaltung der Verkehrssicherheit (BVerfG, DAR 96, 92) und damit im weiteren Sinne auch zur Festigung des im Verkehrsrecht verankerten Vertrauensgrundsatzes (Janiszewski, Rn 24 ff. zu § 1 StVO).

Die vorgeschriebenen Geschwindigkeitsbeschränkungen sind Schutzgesetze i.S.v. § 823 Abs. 2 BGB (Schadensersatz wegen Rechtspflichtverletzung), z.B. auch zugunsten von Fußgängern, die die Straße überqueren.

### Messarten

#### Stationäre Messgeräte

Umgangssprachlich werden sie auch „*Starenkästen*“ genannt.

Es gibt Messanlagen in

- Kastenform (siehe Abb. 4) oder
- Säulenform (siehe Abb. 5).



Abb. 4: Stationäres Messgerät: Kamera in Kastenform

(Quelle: Thinkstock)



Abb. 5: Stationäres Messgerät: Kamera in Säulenform

(Quelle: Thinkstock)

#### Geschwindigkeitsanzeigeanlagen

Sie sind keine Überwachungsanlagen und haben keine Kamera mit Kennzeichenaufzeichnung. Der Fahrer kann seine aktuell gefahrene Geschwindigkeit erkennen und sie entsprechend der zulässigen Höchstgeschwindigkeit anpassen.

#### Mobile Überwachungsmessgeräte

Damit werden mobile Kontrollen durchgeführt. Die Messgeräte befinden sich in Kraftfahrzeugen und werden am Straßenrand aufgebaut. Überschreitet die gemessene Geschwindigkeit einen vorher definierten Grenzwert, werden die Kamera und der dazugehörige Blitz ausgelöst und ein Foto des Fahrzeugsführers aufgenommen.

#### Messtechnik

Die Fahrzeuge und Geschwindigkeiten werden entweder mit Radar- oder Lasertechnik erfasst. Die Daten dienen zum Erstellen von VOWi-Anzeigen. Es werden verwendet:

- Radarmessgeräte
- Lichtschrankenmessgeräte mit:
  - Einseitensensor
  - Helligkeitssensor
- Induktionsschleifen in der Fahrbahn
- Laser-Handmessgeräte
- ProVida-System

#### Richtlinien zur Geschwindigkeitsüberwachung

Die Bundesländer haben verwaltungsrechtliche Bestimmungen zur Durchführung der Geschwindigkeitsüberwachung erlassen. Sie gelten grundsätzlich gleichermaßen für Polizei und Gemeinden. Insbesondere gelten die Regeln

- für die Auswahl der Messorte und
- zum Aufstellen der Messgeräte.

(DAR 3/98, S. 85; DAR 1/2010).

Sofern der Nachweis eines Verstoßes gegen landesrechtliche Aufstellungsrichtlinien erbracht wird, kann dies im gerichtlichen Verfahren zur Einstellung des Bußgeldverfahrens führen. Sofern bereits ein Fahrverbot verwaltungsrechtlich wirksam geworden ist, kann dies zu dessen Wegfall und zu Regressansprüchen führen (OLG Dresden vom 27.08.2009, Az. Ss (OWi) 410/09 = DAR 2010, 29; BayObLG vom 27.02.1998, VRS 98, 66).

#### Standardisiertes Messverfahren

Das sind solche Messverfahren, die menschliche Handhabungsfehler wie z.B. Zielungenauigkeiten erkennen lassen. Möglichen systemimmanenten Ungenauigkeiten durch den vorgeschriebenen Abzug der Verkehrsfehlergrenze (Toleranz) wird dabei ausreichend Rechnung getragen. Nicht erforderlich ist, dass menschliche Handhabungsfehler in einem vollautomatisierten Verfahren praktisch ausgeschlossen werden können. Vielmehr genügt ein durch Normen vereinheitlichtes (technisches) Verfahren, bei dem die Bedingungen seiner Anwendbarkeit und sein Ablauf festgelegt und bei dem unter gleichen Voraussetzungen gleiche Ergebnisse zu erwarten sind (BGHSt 39, 291).

Ist ein Messverfahren von der PTB mit Zertifikat als standardisiert anerkannt worden, lehnen die Gerichte in der Regel anwaltschaftliche Angriffe auf das Messverfahren grundsätzlich ab.

www.veka.de/7536

## Grundsätzliches zur Lichtzeichenüberwachung

### Verkehrssignalanlagen

Die Verkehrssignalanlagen in den Städten und Gemeinden können grundsätzlich mit stationären Messgeräten oder Beobachtung vor Ort überwacht werden (siehe dazu auch [Kap. 1.2](#)).

Für die stationäre Messanlage werden dazu in der Fahrbahn Induktionsschleifen eingebaut, die mit einer stationären Kamera verbunden sind. Sie wird ausgelöst, wenn nach Umschalten des Grünlichts die Induktionsschleife von Fahrzeugen überfahren wird. Dabei werden der Fahrer und das vordere Kennzeichen des Fahrzeugs fotografiert. Die Überwachung von Kradfahrern ist nicht möglich. Ein in die Kamera eingebauter Zeitmesser misst die Dauer des Rotlichts beim Überfahren der Induktionsschleife. Sie ist für die Bemessung als „einfacher“ oder „qualifizierter“ Rotlichtverstoß zur Ahndung des Verkehrsverstoßes nach dem Tatbestandskatalog von Bedeutung (Näheres dazu in [Kap. 2.2.2](#)).

Die unmittelbare Beobachtung vor Ort durch kommunale Bedienstete ist grundsätzlich auch möglich. Die Beweisführung hält aber vor Gericht oft der Verteidigung des Betroffenen nicht stand. Auch ist die Abgrenzung eines „einfachen“ von einem „qualifizierten“ Rotlichtverstoß wegen der zweifelhaften Schätzung in der Regel rechtlich nicht haltbar.

## Grundsätzliches zum Radverkehr

### Umfassende Erleichterungen für den Radverkehr

Mit der Neufassung der [StVO](#) 2013 sind für den Radverkehr weitere umfassende Erleichterungen vorgenommen worden. Damit wurde aber auch seine Überwachung erneut problemreicher.



Abb. 6: Radverkehr

Die Benutzungspflicht für Radwege hängt von der zulässigen Anordnung der Zeichen 237, 240 und 241ab. Sie wird einmal bestimmt von der

- [VwV-StVO](#) zu § 2 Abs. 4, Rn 14 bis 27 und ist zusätzlich eingeschränkt vom
- Bundesverwaltungsgericht mit Entscheidung vom 18.11.2010, Az. 3 C 42.09.

Die zuständigen Straßenverkehrsbehörden sehen sich deshalb zusehends veranlasst, bestehende Anordnungen für betreffende Beschilderungen wegen fehlender Voraussetzungen nach § 45 Abs. 9 Satz 2 [StVO](#) aufzuheben. Bundesweit ist festzustellen, dass derartige Überprüfungen zur rechtmäßigen Beschilderung für Radwege unterschiedlich durchgeführt werden. Es besteht berechtigter Anlass zur Annahme, dass noch häufig unrechtmäßige Beschilderungen bestehen. Einer gezielten Überwachung des Radverkehrs sollte deshalb eine genaue Überprüfung der rechtmäßigen Beschilderung vorausgehen (Näheres dazu in [Kap. 2.1.4](#)).

### Geschwindigkeit auf Fußgängerverkehrsflächen

Wenn andere Verkehrsarten dort zugelassen werden, hat der Radverkehr Schrittgeschwindigkeit (4 bis 7 km/h) einzuhalten und Fußgänger weder zu behindern noch zu gefährden.

### Befugnisse zum Anhalten

Obwohl verfahrensrechtlich über das OWiG in Verbindung mit der StPO durchaus möglich, sind sie landesrechtlich sehr unterschiedlich ausgestaltet. Im Übrigen sind effiziente Kontrollen des Radverkehrs äußerst personalintensiv. Allenfalls sind sie nur mit polizeilicher Unterstützung durchzusetzen. (Näheres dazu in [Kap. 2.1.4](#)).

## Grundsätzliches zur Fahrerermittlung

Der Anfangsverdacht, der die Einleitung eines Bußgeldverfahrens wegen eines Halt-/Park-/Geschwindigkeits- oder Rotlichtverstoßes rechtfertigt, ergibt sich aus den Feststellungen des Außendienstes.

Grundlagen dazu sind:

- Verwarnungszettel
- Erfassungsbogen
- Messbild
- Messblatt
- handschriftliche Aufzeichnungen
- Aufzeichnungen der Rotlichtkamera

Von wenigen Ausnahmen abgesehen, kann der verantwortliche Fahrer nicht angetroffen werden. Somit ist eine sogenannte „Tatortanzeige“ nicht möglich. Vielmehr ist die sogenannte „**Kennzeichenanzeige**“ die Regel. Über das amtliche Kennzeichen eines Kraftfahrzeugs lässt sich ermitteln, für wen das Fahrzeug zugelassen ist. Für derartige Auskünfte ist grundsätzlich das Kraftfahrt-Bundesamt zuständig. Dort sind sämtliche in Deutschland zum öffentlichen Straßenverkehr zugelassene Kraftfahrzeuge registriert (zum Begriff des Halters siehe dazu [Kap. 1.1](#)). Grundsätzlich kann über das KBA anhand eines ausländischen Kennzeichens auch ein ausländischer Kfz-Halter ermittelt werden (dazu Näheres in [Kap. 2.3](#)).

Mit der so ermittelten Anschrift des **Inhabers der Zulassung** wird diese Person mit einem **Anhörungsbogen** schriftlich aufgefordert, ihre vollständigen Personalien anzugeben. Für den Fall, dass sie nicht für den Vorwurf des Verkehrsverstoßes verantwortlich ist, muss nachgewiesen werden, wer zur Tatzeit das Fahrzeug gefahren hat. Denn allein von der „Haltereigenschaft“ darf nicht auf die Täterschaft geschlossen werden (BGH vom 29.08.1974 – VRS 48, 107). Der Anhörungsbogen hat aber im weiteren Verfahrensablauf eine weitere wichtige Rolle zur Verjährung. Mit der Anordnung der Anhörung wird die Verjährungsfrist von drei Monaten unterbrochen (§ 33 Abs. 1 Nr. 1 OWiG) (Weiteres dazu siehe dazu in [Kap. 2.1.3](#)).

### „Anhörung“ am Tatort

Sie ist für alle Beteiligten im Bußgeldverfahren äußerst wichtig. Nach herrschender Rechtsauffassung stellt sie nämlich einen Unterbrechungsgrund für die Verjährungsfrist dar (*siehe oben*). Mitarbeiter des Außendienstes werden ab und zu nach Antreffen eines Betroffenen nach den Folgen seines Verkehrsverstoßes gefragt. Wird dies mit einem Hinweis auf eine Bußgeldanzeige mit der Folge einer Geldbuße oder eines Verwarnungsgelds beantwortet, erfüllt dies den Tatbestand der Bekanntgabe, dass gegen den Betroffenen das Ermittlungsverfahren nach § 33 Abs. 1 Nr. 1 OWiG eingeleitet ist. Wird im Verlauf des Gesprächs noch nach dem Grund des Fehlverhaltens gefragt, stellt dies die „**erste Vernehmung**“ dar. Danach verliert ein Anhörungsbogen seine ursprüngliche Unterbrechungswirkung, weil er nun als „**zweite Vernehmung**“ gilt.

Hat der Sachbearbeiter im Innendienst von der „Anhörung vor Ort“ keine Kenntnis und versendet den Anhörungsbogen als „erste Vernehmung“ im üblichen Arbeitsablauf nach etwa zwei bis drei Wochen in der irrigen Annahme, damit würde nun die „Dreimonatsfrist“ unterbrochen werden, kann bei Erlass des Bußgeldbescheids die Verjährung bereits eingetreten sein. Im gerichtlichen Verfahren müsste das Verfahren kraft Gesetzes eingestellt werden.

### Aktenvermerk anfertigen

In derartigen Fällen, wie oben geschildert, sollte bei einer „Anhörung vor Ort“ der Außendienst unmittelbar nach dem Gespräch mit dem Betroffenen eine Notiz fertigen. Danach ist die Notiz in Form eines Aktenvermerks mit dem Vorgang direkt der Sachbearbeitung im Innendienst zur Kenntnis zu bringen. Damit kann sichergestellt werden, dass der Anhörungsbogen sofort in den Geschäftsgang gebracht wird, um eine Kürzung der Verfolgungsverjährung zu vermeiden.

## Grundsätzliches zum Abschleppen

Nach herrschender Rechtsmeinung kann ein verbotswidrig abgestelltes Fahrzeug im öffentlichen Verkehrsraum eine Gefahr für die öffentliche Sicherheit und Ordnung darstellen. Insbesondere gilt dies in geschlossenen Ortschaften. Die Anordnung zum Verbringen des Fahrzeugs in Form des Umsetzens oder Abschleppens an einen anderen Ort stellt daher eine Maßnahme der Gefahrenabwehr dar (Begriffsdefinition siehe [Kap. 1.1](#)). Sie ist keinesfalls die weitere Maßnahme eines Bußgeldverfahrens. Die Zuständigkeit für diese Maßnahmen ergibt sich aus landesrechtlichen Bestimmungen.



Abb. 7: Abschleppsymbol

(Quelle: Fotolia)

### Verhältnismäßigkeit

Dieser Grundsatz ist stets zu beachten. Allerdings reicht nach neuester Rechtsprechung der Verwaltungsgerichtsbarkeit bereits das unzulässige Parken selbst, ohne dass dadurch eine konkrete Behinderung oder Gefährdung nachzuweisen ist. Der anzunehmende *Nachahmungseffekt* gilt mittlerweile als Tatsache der Lebenserfahrung und ist ausreichend.

Abzugrenzen sind das verkehrsrechtliche Abschleppen als Nothilfe für defekte Fahrzeuge nach [§ 15a StVO](#) und das genehmigte Schleppen von Fahrzeugen als Anhänger nach [§ 33 StVZO](#). Beide Maßnahmen bleiben hier unberücksichtigt.

### Parkkrallen

Für das Anbringen dieser Wegfahrsperrre besteht keine Rechtsgrundlage. Vielmehr wird damit nur der verkehrswidrige Zustand „gefestigt“ und die Gefahr nicht beseitigt.

(Weiteres zum Abschleppen in [Kap. 2.1.3](#))