

Konzept und Einsatzgrundsätze der kommunalen Geschwindigkeitsüberwachung zur Verbesserung der Verkehrssicherheit im Kreis Unna

Ziel des Konzepts

„Abzocker“, „Abkassierer“, „Wegelagerer“, „Straßenpiraten“, „Radarfallensteller“...

Einer kreativen Vielfalt an Vorwürfen sehen sich die Polizeibehörden und Kommunalbehörden ausgesetzt, wenn diese sich der bedeutsamen Verkehrssicherungsaufgabe „Geschwindigkeitsüberwachung“ zuwenden. Nahezu kein Tag vergeht, an dem betroffene Kraftfahrzeugführer nicht gegenüber den im Messbetrieb eingesetzten Bediensteten ihren Unmut über die „Blitzaktivitäten“ zum Ausdruck bringen.

Dem gegenüber ist festzustellen, dass z.B. an die Kreisverwaltung Unna, die neben der Kreispolizeibehörde für die Geschwindigkeitsüberwachung im Kreisgebiet verantwortlich ist, vermehrt aus der Öffentlichkeit heraus der Wunsch nach verstärkten Überwachungsmaßnahmen herangetragen wird. Und nicht selten ist auch festzustellen, dass diejenigen, die z.B. aus eigener Betroffenheit und subjektiver Einschätzung einer Gefahrenlage heraus entsprechende Aktivitäten der Behörde z.B. im Bereich von Kindergärten, Schulen oder am Wohnort einfordern, sich völlig überrascht und teilweise uneinsichtig zeigen, wenn sie selbst im Rahmen einer Geschwindigkeitsüberwachung vom „Blitzer“ erfasst werden.

Gerade wenn Betroffene die zulässige Höchstgeschwindigkeit nur um relativ wenige Stundenkilometer überschritten haben und im Verwarnungsbereich „geblitzt“ worden sind, wird von ihnen oftmals angeführt, dass die Geschwindigkeitsüberwachung der Behörde „unverhältnismäßig“ sei. Dabei wird jedoch verkannt, dass „Rasen“ nicht nur bedeutet, mit 150 km/h über die Landstraße zu fahren. Rasen ist auch, wenn man an Schulen, Seniorenwohnheimen, Kindergärten, Kinderspielplätzen oder ähnlichen Einrichtungen bzw. an Gefahrstellen zu schnell unterwegs ist. Dort, wo man mit 30 km/h – beispielsweise an einem Kindergarten – in einer Gefahrensituation bereits zum Stehen kommt, fängt man mit 50 km/h erst an zu bremsen. Ein durch leichte erhöhte Geschwindigkeit bereits verlängerter

Brems- und Anhalteweg kann im Einzelfall entscheidend dafür sein, ob z.B. ein Fußgänger beim Überschreiten der Fahrbahn verletzt wird.

Der Kreis Unna überwacht - ergänzend zu den Aktivitäten der Polizeibehörden und gesetzlich ermächtigt durch die Regelungen des § 48 Abs.2 Ordnungsbehördengesetz NW - seit 1991 die Geschwindigkeiten auf den Straßen im Kreisgebiet, **und das aus gutem Grunde.**

Zu schnelles Fahren ist weiterhin die Ursache Nr. 1 für tödliche Verkehrsunfälle. Trotz eines erfreulichen Rückgangs bei der Unfallursache Geschwindigkeit sind 33,1 % (2011: 37,1 %) der Getöteten auf nordrhein-westfälischen Straßen Opfer von zu hoher und nicht angepasster Geschwindigkeit als alleinige Unfallursache. Im Jahr 2015 waren das allein in Nordrhein-Westfalen 40 von 307 Getöteten. Dabei kann die Senkung der Durchschnittsgeschwindigkeit Innerorts bereits zu einem Rückgang der Unfälle mit Verletzten und Toten um 15 % führen.

Zwar ist die Zahl der im Straßenverkehr Getöteten im Zeitraum 1970 – 2015 in der Bundesrepublik von 21.332 auf 3.475 und in Nordrhein-Westfalen von 4.709 auf 522 gesunken. Die immer noch hohe Anzahl an Getöteten sowie die enorme Anzahl an Verletzten (im Jahre 2015 insgesamt 393.700 in der Bundesrepublik und 76.782 in NRW) erfordert weiterhin von allen auf dem Gebiet der Verkehrssicherheit tätigen Institutionen und Behörden verstärkte Anstrengungen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit. Das gilt auch für die im Kreis Unna tätigen Behörden, auch wenn der Kreis Unna nach der Statistik der Kreispolizeibehörde hinsichtlich der Verkehrsunfallentwicklung weiterhin zu den sichersten Regionen im Ruhrgebiet zählt.

Eine verantwortungsvolle und langfristig orientierte Verkehrssicherheitsarbeit ist eine wichtige Voraussetzung für die weitere erfolgreiche Reduzierung der Verkehrsunfälle und der Reduzierung der Unfallfolgen. Ein Baustein ist in diesem Zusammenhang eine flächendeckende Überwachung der Geschwindigkeiten, zumal derartige Kontrollen auch das subjektive Entdeckungsrisiko erhöhen und so das normgerechte Verkehrsverhalten fördern. Das Land hat in seinem Verkehrssicherheitsprogramm seinen Willen geäußert, dass die Kommunen das Unfallrisiko durch Geschwindigkeitsüberwachungen an Gefahrstellen weiter senken sollen.

Wie wichtig eine konsequente Überwachung der Geschwindigkeiten ist, verdeutlicht auch das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung mit z.B. seiner Kampagne

„Runter vom Gas!“. Aber auch die EU zeigt mit ihrem „Aktionsprogramm für Straßenverkehrssicherheit“ sowie mit der Mitteilung der Kommission „Ein europäischer Raum der Straßenverkehrssicherheit: Leitlinien für die Politik im Bereich der Straßenverkehrssicherheit 2011-2020“, wie bedeutsam Maßnahmen im Zusammenhang mit der „Durchsetzung von Straßenverkehrsvorschriften“ für die Verkehrssicherheit sind.

Nicht zuletzt das Verkehrstechnische Institut der Deutschen Versicherer ist ein Verfechter von Geschwindigkeitskontrollen an Gefahrenstellen.

In diesem Sinne haben die Verkehrskontrollen des Kreises Unna generell zum Ziel, dass Höchstgeschwindigkeiten an Gefahrenstellen auch eingehalten werden. Dabei hat sich der Einsatz sowohl stationärer Geschwindigkeitsüberwachungsanlagen (sogenannte Starenkästen) als auch der mobilen Messtechnik (zwei Radarwagen mit Front- und Heckmessanlagen sowie ein mobiles Lasermessgerät) bewährt. Der Kreis Unna hat mit der zu Beginn des Jahres 2004 erfolgten Angliederung der kommunalen Geschwindigkeitsüberwachung an das Aufgabengebiet Verkehrssicherung im Fachbereich Straßenverkehr auch organisatorisch ein deutliches Signal für die Bedeutung der kommunalen Geschwindigkeitsüberwachung als unverzichtbaren Bestandteil einer präventiven und repressiven Verkehrssicherheitsarbeit gegeben.

Vor allem die kommunale Verkehrsüberwachung wird gelegentlich pauschal verdächtigt, eher unter Einnahmegesichtspunkten als unter Verkehrssicherheitsaspekten zu agieren.

Dementsprechend gilt für die vom Kreis Unna durchgeführten Maßnahmen, dass sie transparent zu gestalten sind. Es muss noch deutlicher werden, dass die Geschwindigkeitsüberwachung nur an gefährlichen Stellen erfolgt und das Ziel hat, das Geschwindigkeitsniveau zu senken, zu mehr Sicherheit im Straßenverkehr beizutragen und insbesondere die sogenannten schwachen Verkehrsteilnehmer zu schützen. Die Konzentration auf Kinder, hilfsbedürftige und ältere Menschen lässt sich bereits aus der Straßenverkehrsordnung ableiten, die von Fahrzeugführern abverlangt, sich gegenüber der vorstehenden Personengruppe insbesondere durch Verringerung der Fahrgeschwindigkeit und durch Bremsbereitschaft so zu verhalten, dass eine Gefährdung dieser Verkehrsteilnehmer ausgeschlossen ist (§3 Abs. 2a StVO). Hierzu stimmt der Kreis Unna die Messstellen verwaltungsintern und mit der Polizei ab, benennt grundsätzlich die jeweiligen Schutzobjekte /Gefahrenpotenziale an den jeweiligen Messstandorten und stellt die Wirksamkeit der Maßnahmen dar.

Auch eine Zusammenarbeit des Kreises Unna mit der Polizei kann dazu beitragen, die Akzeptanz der kommunalen Verkehrsüberwachung und die Verkehrssicherheit zu erhöhen.

Der Fachbereich Straßenverkehr des Kreises Unna hat daher das nachfolgende

Konzept und die Einsatzgrundsätze der kommunalen Geschwindigkeitsüberwachung zur Verbesserung der Verkehrssicherheit im Kreis Unna

erarbeitet, das der kommunalen Geschwindigkeitsüberwachung des Kreises Unna zugrunde liegt.

Vorrangige Ziele der Verkehrsüberwachung (hier: Geschwindigkeitsüberwachung) sind die Verkehrsunfallprävention sowie die Erhöhung der objektiven und subjektiven Verkehrssicherheit. Durch die Geschwindigkeitsüberwachung sollen Unfälle verhütet und Unfallfolgen gemindert sowie schädliche Umwelteinflüsse begrenzt werden. Daneben sollen die Verkehrsteilnehmenden zu verkehrsgerechtem und rücksichtsvollem Verhalten veranlasst werden.

I. Befugnis / Definitionen

Gemäß § 48 Abs. 3 des Gesetzes über Aufbau und Befugnisse der Ordnungsbehörden - Ordnungsbehördengesetz (OBG) vom 13.05.1980 (GV. NW. 1980 S. 528) in der zur Zeit gültigen Fassung ist die Kreisordnungsbehörde unbeschadet der Zuständigkeit der Polizeibehörden zuständig für die Überwachung der Einhaltung zulässiger Höchstgeschwindigkeiten im Straßenverkehr an **Gefahrenstellen**.

Beim Kreis Unna wird diese Aufgabe vom Sachgebiet Bußgeldstelle und Verkehrssicherung im Fachbereich Straßenverkehr wahrgenommen.

II. Messstellen

Nach der Rechtsprechung des Oberverwaltungsgerichts NRW bietet jede konkrete Gefährdung eines relevanten Schutzgutes Anlass für kommunale Geschwindigkeitsüberwachungen.

Da eine lückenlose Verkehrsüberwachung nicht möglich ist, sind bei der Auswahl der Messstellen Prioritäten zu setzen und Schwerpunkte zu bilden. Überwachungsmaßnahmen sind nach den Verwaltungsvorschriften zu § 48 des Ordnungsbehördengesetzes an Gefahrenstellen geboten. Gefahrenstellen sind dabei nach den entsprechenden Verwaltungsvorschriften Unfallhäufungsstellen und -strecken und solche Streckenabschnitte,

an denen eine erhöhte Unfallgefahr angenommen werden muss. Letzteres kann insbesondere in Betracht kommen

- an oder in der Nähe von Orten und Strecken, die vermehrt von schwachen Verkehrsteilnehmern wie Fußgängern oder Radfahrern sowie besonders schutzwürdigen Personen wie Kindern, Hilfsbedürftigen und älteren Menschen frequentiert werden,
- In unmittelbarer Nähe von sowie in Baustellen und ähnlichen straßenbaulichen Engstellen oder
- wenn überdurchschnittlich häufig Verstöße gegen eine Geschwindigkeitsbeschränkung festgestellt werden.

Innerhalb dieser Kategorien richtet sich die Auswahl der Messstellen im Sinne einer gefährdungsorientierten Geschwindigkeitsüberwachung auch an der prozentualen Anzahl und Schwere der Verstöße gegen die zulässige Höchstgeschwindigkeit bei vorherigen Messungen aus.

Überwachungsmaßnahmen an anderen Stellen (z.B. bei Geschwindigkeitsreduzierungen aus Gründen des Lärmschutzes oder Messaktionen in Kooperation mit der Kreispolizeibehörde) sind nicht ausgeschlossen.

a) Unfallhäufungsstellen

Unter Unfallhäufungsstellen sind die von der Kreispolizeibehörde Unna ermittelten und dem Fachbereich Straßenverkehr des Kreises Unna formell gemeldeten Einmündungen und Knotenpunkte (Unfallhäufungsstellen) und Straßenstrecken (Unfallhäufungsstrecken) zu verstehen, bei denen die jeweils zur Feststellung als Unfallhäufungsstelle landesrechtlich vorgegebenen Richtwerte erreicht oder überschritten werden und bei denen nicht angepasste Geschwindigkeiten bei der Unfallentwicklung mitgewirkt haben können.

Die Kreispolizeibehörde ist „Herr der Unfalldaten“ und führt auf der Grundlage der Verkehrsunfallanzeigen sogenannte elektronische Unfalltypen-Steckkarten. Sie beobachtet und evaluiert laufend die Unfalltypen und Unfallentwicklung und stellt fest, ob sich Unfälle (nach Unfalltyp- und -schwere) auf einem Knotenpunkt oder einer Straßenstrecke häufen.

Unfallhäufungsstellen meldet die Kreispolizeibehörde dem Fachbereich Straßenverkehr des Kreises Unna. Haben nach Feststellung der Unfallkommission nichtangepasste

Geschwindigkeiten bei der Unfallentwicklung mitgewirkt, wird die gemeldete Unfallhäufungsstelle mit der Meldung in die Messstellenliste aufgenommen.

Mit der Aufnahme der Unfallhäufungsstelle in die Messstellenliste erfolgt durch den Kreis Unna nach vorheriger Abstimmung mit der Kreispolizeibehörde die Festlegung der konkreten Messstellen und -richtungen.

Die Geschwindigkeitsüberwachungsmaßnahmen werden stets geprüft und neu bewertet, sobald ein Knotenpunkt oder eine Straßenstrecke aufgrund baulicher oder straßenverkehrsrechtlicher Maßnahmen (z.B. Lichtsignalanlage) die Eigenschaft als Unfallhäufungsstelle verliert. Eine Überprüfung ist ebenfalls erforderlich, wenn der Fachbereich Straßenverkehr des Kreises Unna in Abstimmung mit der Kreispolizeibehörde weitere Messungen aufgrund der tatsächlichen Unfallentwicklung in einem angemessenen Beobachtungszeitraum nicht für erforderlich hält.

b. Schutzwürdige Bereiche

Schutzwürdige Bereiche sind Streckenabschnitte, auf denen eine erhöhte Unfallgefahr angenommen werden muss. Dies ist z.B. der Fall, wenn sich in unmittelbarer Nähe Kindergärten, Schulen, Spielplätze, Seniorenheime oder andere Objekte für ähnlich schutzbedürftige Personen befinden. Auch Bus- und Schulbushaltestellen sowie Schulwege, die ein Queren der Fahrbahnen erfordern, sind als schutzwürdige Bereiche zu verstehen. Ebenso zählen hierzu Knotenpunkte, Einmündungsbereiche oder Streckenabschnitte, auf denen die Polizei Unfallauffälligkeiten festgestellt hat, auch wenn diese noch nicht zu einer Feststellung als Unfallhäufungsstelle (siehe a.) geführt haben.

Die an schutzwürdigen Bereichen erforderlichen Messstellen werden im Benehmen mit der Kreispolizeibehörde unter Berücksichtigung der Verkehrsverhältnisse festgelegt. Nutzungszeiten von schutzwürdigen Bereichen (z.B. Öffnungszeit von Kindergarten oder Schule) werden ebenso berücksichtigt.

c. Stellen, an denen überdurchschnittlich häufig zu schnell gefahren wird

Sofern neutrale Messungen ergeben, dass die zulässige Höchstgeschwindigkeit an einem Streckenabschnitt oberhalb einer Toleranz von 8 km/h von mehr als 15 % der Verkehrsteilnehmenden und damit überdurchschnittlich häufig überschritten wird, werden an dieser Stelle mobile Geschwindigkeitsüberwachungen durchgeführt. Es obliegt hier vorrangig den jeweils zuständigen Straßenverkehrsbehörden (mittlere und große kreisangehörige Städte, Kreis für die kleinen kreisangehörigen Kommunen, die zunächst die erforderlichen neutralen Messungen durchzuführen).

III. Messtechnik

Stationäre Messanlagen

Stationäre Anlagen für die Überwachung der Einhaltung zulässiger Höchstgeschwindigkeiten werden nur errichtet und eingesetzt, wenn eine Unfallhäufungsstelle nicht oder nicht zeitnah durch verkehrsregelnde oder verkehrslenkende bauliche Maßnahmen beseitigt werden kann, davon auszugehen ist, dass diese Unfallhäufungsstelle mindestens über einen Zeitraum von mehreren Jahren bestehen wird und Maßnahmen mit mobilen Anlagen für die Überwachung der Einhaltung zulässiger Höchstgeschwindigkeiten keinen wesentlichen Beitrag zur Reduzierung der durch unangepasste bzw. überhöhte Geschwindigkeiten verursachten Unfallzahlen leisten können. Der Kreis betreibt an den unten genannten Standorten im Kreisgebiet stationäre Geschwindigkeitsüberwachungsanlagen des Typs TraffiPax bestehend aus fest installiertem Mast und Mastgehäuse (sogenannte Starenkästen). Er setzt fünf standortwechselfähige Messanlagen des Typs TraffiPhot S mit Digitalkameras des Typs SmartCamera der Firma Jenoptik (www.jenoptik.de) an wechselnden Standorten ein.



Mast mit Gehäuse



Messeinschub
(Ansicht von hinten)

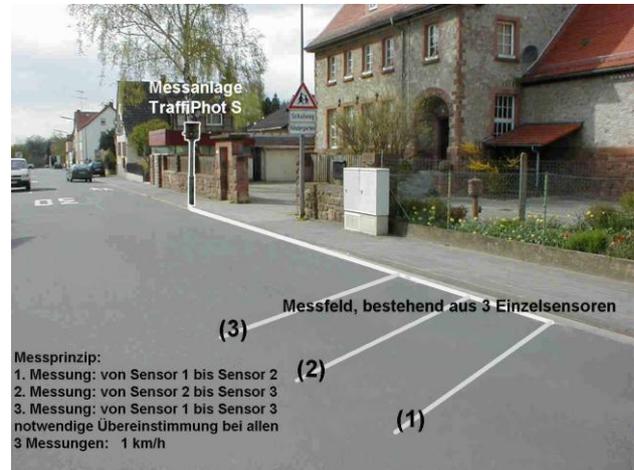
Als Kontaktgeber zur Aktivierung des Messvorgangs und zur Auslösung der Fotoeinrichtung bei Erreichen oder Überschreiten des eingegebenen Bildauslösegrenzwertes werden drei verdeckt im Asphalt eingebaute Piezo-Sensoren je Fahrstreifen verwendet. Beim Überfahren dieser Sensoren erfolgen nach dem Prinzip Weg/Zeit drei Einzelmessungen. Bei Übereinstimmung erfolgt die Festlegung des gültigen Messwertes. Weist dieser eine zu hohe

Geschwindigkeit aus, wird automatisch ein Beweisfoto gefertigt, in dem alle zur Beweissicherung notwendigen Informationen eingeblendet werden.

Die Messtechnik und -plätze werden regelmäßig nur von dafür speziell ausgebildetem Personal geeicht, gepflegt und gewartet.

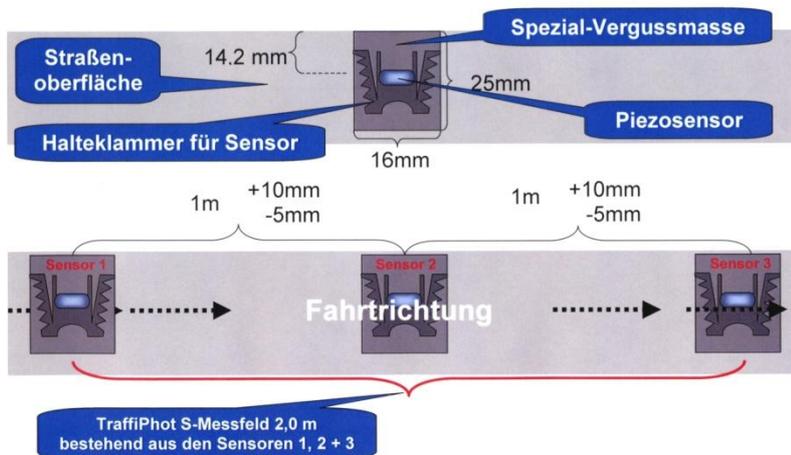


Ergebnisaufnahme



Messanordnung

Einbau von Piezzo-Sensoren in die Straßendecke



Die stationären Messanlagen des Kreises Unna befinden sich an folgenden Standorten:

Selm*	Werner Str.	FR Werne	außerorts	50
Selm-Bork**	Waltroper Str.	FR Bork u. Waltrop	innerorts	30
Bergkamen	Westenhellweg	FR Hamm	außerorts	70
Kamen	Heerener Str.	FR Kamen	außerorts	50
Unna	Beethovenring		innerorts	50

Unna-Billmerich	Hillering	FR Unna	außerorts	50
Unna-Hemmerde	Werler Str. (B1)	FR Werl	außerorts	70
Unna-Hemmerde	Werler Str. (B1)	FR Unna	außerorts	70
Fröndenberg-Langschede	Unnaer Str. (B233)	FR Unna	innerorts	50
Schwerte	Hörder Str. (B236)	FR Schwerte	außerorts	50
Schwerte-Ergste	Ruhrtalstr.	FR Schwerte	außerorts	50
Schwerte-Villigst	Rote-Haus-Str.	FR Schwerte	außerorts	70
Werne***	Nordlippestr.	FR Hamm	außerorts	70

* Nicht aktiv. Begründung: sanierungsbedürftiger Straßenzustand

** Nicht aktiv. Begründung: sanierungsbedürftiger Straßenzustand

*** Nicht aktiv. Begründung: Entschärfung der ehemaligen Unfallhäufungsstelle durch Installierung einer Ampelanlage im BAB-Anschlussbereich.

(FR = Fahrtrichtung)
Stand: 09/2014

Mobile Messanlagen

Zur mobilen Geschwindigkeitsüberwachung setzt der Kreis Unna folgende Messsysteme ein:

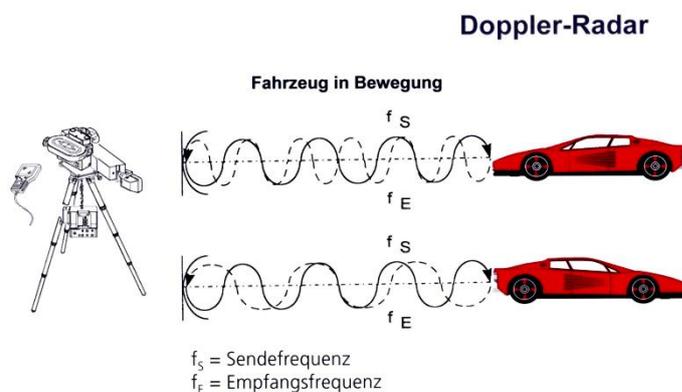
- zwei mit je einem Verkehrsradargerät des Typs **SpeedoPhot S** der Firma Robot Visual Systems im Front- und Heckbereich ausgestattete Messfahrzeuge
- ein Messfahrzeug mit einem Lasermesssystem des Typs **Leivtec XV3** der Firma Leivtec Verkehrstechnik

Die Messsysteme sind an allen Wochentagen und im Durchschnitt - ohne Rüstzeiten, wie z.B. Anfahrt - 30 Stunden pro Woche im Einsatz (davon ein Fahrzeug im eingeschränkten „Schichtdienst“).

SpeedoPhot S

Der Begriff „RADAR“ ist eine Abkürzung. Er ergibt sich aus dem englischen Ausdruck „Radio Detection And Ranging“ (Funkortung und Entfernungsbestimmung).

Die Geschwindigkeit der vorbeifahrenden Fahrzeuge wird mit einem scharf gebündelten Radarstrahl nach dem „Dopplerprinzip“ gemessen. Unter dem Begriff „Dopplerradar“ versteht man eine elektromagnetische Hochfrequenzstrahlung im Gigahertz-Bereich in Verbindung mit dem durch den österreichischen Physiker Christian Doppler im 18. Jahrhundert festgestellten Effekt der Frequenzveränderung bei Bewegung von Sender oder Empfänger bzw. bei kombinierten Sende-/Empfangsanlagen bei Bewegung eines Reflektors. Verkehrsradarantennen erzeugen in einem Hohlraumresonator eine konstante elektromagnetische Oszillation. Ein Teil dieser schwingenden Energie wird über eine Schlitzantenne abgestrahlt. Der gebündelte Radarstrahl wird vom vorbeifahrenden Fahrzeug reflektiert, in die Antenne zurückgesendet und dort mit der Grundschwingung des Oszillators verglichen. Die hierbei festgestellten Unterschiede entsprechen der Dopplerfrequenz, die zur Geschwindigkeit proportional ist. Dementsprechend ergibt sich die gemessene Geschwindigkeit des vorbeifahrenden Fahrzeuges aus der Höhe der Frequenzverschiebung der gesendeten und empfangenen Frequenz. Eine genaue Zuordnung des Messergebnisses zum gemessenen Fahrzeug ist gewährleistet.



Die Fotoauslösung erfolgt, wenn aus einer ausreichenden Anzahl von Dopplerperioden ein Messwert gebildet wird, der dem eingestellten Grenzwert entspricht oder diesen überschreitet. Automatisch werden dann alle für die Ahndung des Vorganges relevanten Daten in das Foto eingeblendet.

Hier sehen Sie Fotos eines Messfahrzeugs des Kreises Unna:



Oben: Blitz, Schlitzantenne, darauf die Messkamera,
unten: Ladegerät (blau) zwei Rechen- und Speichereinheiten mit Displays, rechts daneben
(schwarzer Kasten): Blitzgenerator, darunter: vier Blei-Gel-Akkus



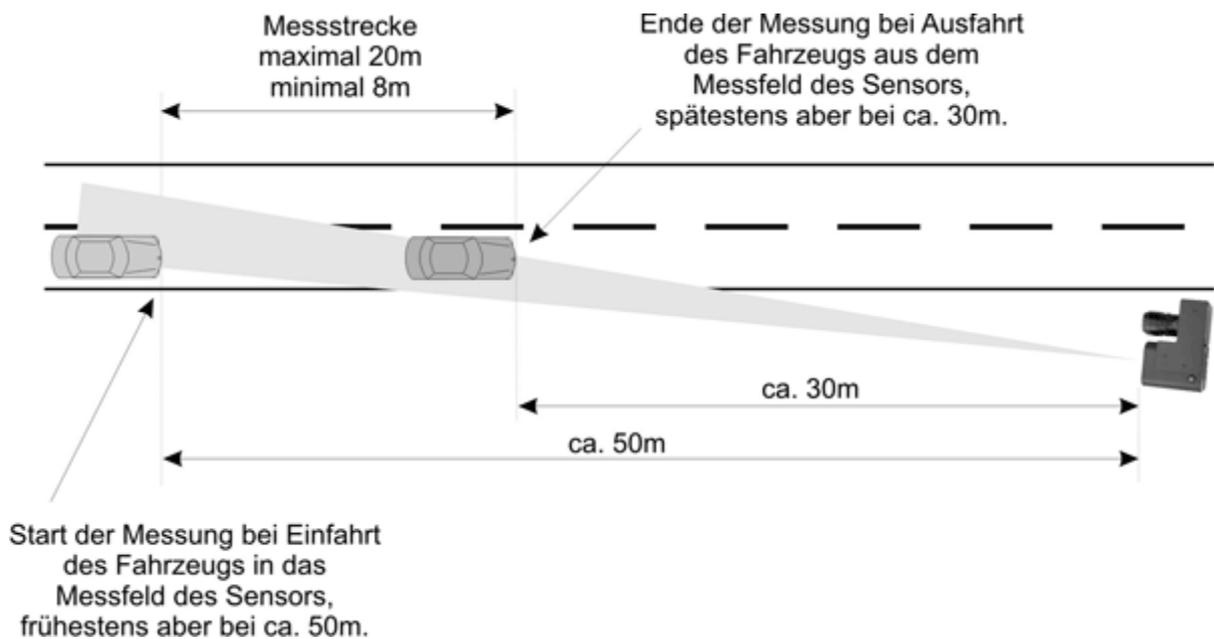
Typische Anordnung der Monitore, des Handbedienungsgerätes für das Heckmesssystem
und der Frontmessanlage.

Leivtec XV 3

Das seit Ende 2013 im Kreis Unna eingesetzte Messsystem in zukunftsfähiger Digitaltechnik besteht aus einer Kombination von Infrarot-Geschwindigkeitsmesstechnik mit einer sehr hochwertigen Leica-Technologie, die keines Festeinbaus in das Messfahrzeug bedarf. Es ist schnell einsatzfähig zu machen. Dann kann sowohl vom Inneren eines Messfahrzeuges durch Seiten-, Heck- oder Frontscheibe aus als auch abgesetzt vom Fahrzeug von einem Stativ aus gemessen werden. Letzteres ermöglicht mit einer über WLAN operierenden Funkübertragung der Messvorgänge und -bilder ein Aufstellen des Messsystems an Orten, an denen ein Messfahrzeug keinen Platz fände.

Die Messung findet in einem Entfernungsbereich von etwa 50 – 20 m statt. Das System weist eine sehr hohe Verwertbarkeit der Messbilder auf, weil es nur diejenigen abspeichert, die den bei der Zulassung durch die Physikalisch-Technische Bundesanstalt definierten technischen Vorgaben genügen. Alle anderen Fälle verwirft es automatisch. Bei vorschriftsmäßiger Handhabung lässt es keine fehlerhaften Messergebnisse zu. Das Messsystem beinhaltet eine beweissichere digitale Dokumentation der festgestellten Verstöße sowie eine fälschungssichere Signaturprüfung. Sowohl in der Fach- als auch in der Boulevardpresse wird das System Leivtec V3 als das derzeit beweissicherste Messsystem in Deutschland bezeichnet.





Eine genauere Beschreibung finden Sie hier:

<http://www.leivtec.de/de/produkte/leivtec-xv3.php>

IV. Aufgabenwahrnehmung - Durchführung der Überwachung

Für die Geschwindigkeitsüberwachung mit stationärer und mobiler Messtechnik setzt der Kreis Unna nur darin speziell ausgebildetes Personal und regelmäßig gewartete und amtlich geeichte Geräte ein.

Geschwindigkeitsmessgeräte werden von den Messbediensteten unter Beachtung der Bedienungsanleitung des Geräteherstellers in der jeweils von der Physikalisch-Technischen Bundesanstalt genehmigten Fassung aufgestellt und bedient. Zur Beweissicherung wird über jede Aufstellung des Messgerätes, die Durchführung der Funktionsprüfung und relevanter Details des Messeinsatzes ein Messprotokoll gefertigt.

a) Stationäre Messanlagen

Der Betrieb der stationären Anlagen für die Überwachung der Einhaltung zulässiger Höchstgeschwindigkeiten erfolgt im turnusmäßigen Wechsel an allen Wochentagen zu jeder Zeit.

b) Mobile Messanlagen

Mobile Anlagen für die Überwachung der Einhaltung zulässiger Höchstgeschwindigkeiten werden nach Maßgabe dieser Einsatzgrundsätze, der Angaben zu den Messstellen und zu erstellender Einsatzpläne betrieben. Vor und nach jeder Messung wird geprüft und protokolliert, ob die entsprechenden Verkehrszeichen ordnungsgemäß aufgestellt und zweifelsfrei erkennbar sind.

d) Auswertung

Die Auswertung der Messungen und der Fotobeweise erfolgt an speziellen Arbeitsplätzen mit computergestützter Auswertung und Bearbeitung der Verkehrsüberwachungsdateien der Geschwindigkeitsüberwachung. Sie bieten eine komfortable Bedienung, einen integrierten Kfz-Kennzeichenleser, die digitale Speicherung der Bild- und Textinformationen mit schnellem Zugriff auf bereits erfasste Vorgänge, eine rationelle Nachbearbeitung und Kontrolle der bearbeiteten Filme direkt am Bildschirm, einen bidirektionalen Datenaustausch mit allen gängigen Ordnungswidrigkeitenverfahren sowie den Druck spezifischer Formulare (Anhörungsbogen etc.).

Nach Erfassung der Messdaten wird der Fahrzeughalter/die Fahrzeughalterin durch eine automatisierte Anfrage beim Kraftfahrtbundesamt in Flensburg ermittelt. Die Antwort von dort erfolgt regelmäßig innerhalb eines Tages. Danach werden entsprechende Verwarnungs- oder Bußgeldverfahren eingeleitet. Den Ablauf dieser Verfahren stellt der Fachbereich Straßenverkehr des Kreises Unna auf den Internetseiten des Kreises Unna separat dar.