

A N T W O R T

zu der

Anfrage der Abgeordneten Dr. Simone Peter (B90/Grüne)

betr.: Maßnahmen der Geschwindigkeitsüberwachung

Vorbemerkung der Fragestellerin:

„Das Fahren mit nicht angepasster Geschwindigkeit ist nach wie vor eine der Hauptursachen für Unfälle im Straßenverkehr. Da vom Statistischen Bundesamt die Häufigkeit der Unfallursachen nur bei Unfällen mit Personenschäden erfasst wird, nicht jedoch bei Unfällen, bei denen nur ein Sachschaden verursacht wird, sind keine validen Zahlen für die Unfallursachen insgesamt veröffentlicht. Neben dem Schutz der Verkehrsteilnehmer werden Geschwindigkeitsbegrenzungen auch aus Gründen des Umweltschutzes eingerichtet, insbesondere zum Schutz der Anwohner vor dem durch die Fahrzeuge verursachten Lärm, sowie auch um den Schadstoffausstoß zu begrenzen, insbesondere um der Entstehung von bodennahem Ozon entgegenzuwirken.

Zur Durchsetzung von Normen ist die Erhöhung des Verfolgungsdrucks wirksamer als das alleinige Erhöhen der Sanktionen. Daher sind regelmäßige Geschwindigkeitsüberwachungen an Gefahrenstellen und Orten mit erhöhten schädlichen Auswirkungen des Verkehrs auf die Anwohner ein geeignetes und auch erforderliches Mittel, um die Normtreue der Verkehrsteilnehmer zu verbessern und dadurch die Sicherheit im Straßenverkehr zu erhöhen.“

Vorbemerkung der Landesregierung:

Wesentliche Ziele der Verkehrsüberwachung im Saarland, zu der auch die Geschwindigkeitsüberwachung gehört, sind

- die Verbesserung der objektiven Verkehrssicherheitslage (Reduzierung der Verkehrsunfälle, Minimierung der Unfallfolgen) und die Stärkung des subjektiven Sicherheitsgefühls im Straßenverkehr,
- die Verhinderung und die Feststellung von Straftaten und Ordnungswidrigkeiten im Straßenverkehr,

Ausgegeben: 30.04.2013 (13.02.2013)

- die Verbesserung des sicherheits- und umweltbewussten Verkehrsverhaltens,
- die Reduzierung verkehrsunfallbegünstigender Faktoren im Verkehrsraum und
- die Erhöhung der polizeilichen Präsenz.

Die Landesregierung steht uneingeschränkt zu den Zielen der Verkehrsüberwachung im Allgemeinen und zur Geschwindigkeitsüberwachung im Besonderen.

Das Überschreiten der zulässigen Höchstgeschwindigkeit und eine an die Verkehrssituation oder den Straßenzustand nicht angepasste Geschwindigkeit dominieren nach wie vor als eine der Hauptursachen das Verkehrsunfallgeschehen, vor allem der Unfälle mit schweren Folgen, oder sind zumindest mit ursächlich, weil zu schnelles Fahren auch die meisten anderen polizeilich festgestellten Unfallursachen begünstigt oder erst ermöglicht. Hieraus ergibt sich geradezu zwingend die Notwendigkeit einer möglichst flächendeckenden und nicht kalkulierbaren Geschwindigkeitsüberwachung.

Durch Unfallforschungen - unter anderem des Gesamtverbands der Deutschen Versicherungswirtschaft e.V. - ist dabei belegt, dass durch eine Erhöhung der Überwachungsintensität und damit der objektiven Entdeckungswahrscheinlichkeit das subjektive Entdeckungsrisiko gesteigert und in Verbindung mit der Höhe der zu erwartenden Sanktion das regelkonforme bzw. verkehrssichere Verhalten von Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmern positiv beeinflusst werden kann.

Im Saarland führen sowohl die Vollzugspolizei als auch Ortspolizeibehörden im Sinne der Zielsetzung Maßnahmen der Verkehrsüberwachung, insbesondere der Geschwindigkeitsüberwachung, intensiviert und flächendeckend durch. Entsprechend der gesetzlichen Zuständigkeit gemäß § 85 Absatz 1 Saarländisches Polizeigesetz (SPoLG) obliegt dabei für den Bereich der Vollzugspolizei dem Landespolizeipräsidium (LPP) die konkrete Planung und Durchführung der Geschwindigkeitsüberwachung. Wichtige Planungsgrundlagen, insbesondere im Hinblick auf die Festlegung der Örtlichkeiten und Zeiten, sind für das LPP unter anderem die von den Polizeidienststellen erhobenen und in der alljährlich veröffentlichten Polizeilichen Verkehrsunfallstatistik zusammengeführten Daten über die polizeilich registrierten Unfälle, die Erkenntnisse aus der örtlichen Verkehrsunfallanalyse und den Erfahrungen sowie Beobachtungen der Polizei zum Konflikt- und Gefährdungspotenzial im Verkehrsraum sowie Beschwerden von Bürgerinnen und Bürgern. Das LPP verfügt in diesem Zusammenhang auch über aussagekräftige Daten zu den Ursachen von Verkehrsunfällen mit nur Sachschäden. Die Analyse des Verkehrsunfallgeschehens ist insgesamt ein ständiger Prozess der Zusammenarbeit insbesondere mit dem Ministerium für Wirtschaft, Arbeit, Energie und Verkehr (MWAEV) und der unter seiner Federführung auf Landesebene eingerichteten Verkehrsunfallkommission Saarland sowie den bei den Landkreisen und beim Regionalverband Saarbrücken, bei der Landeshauptstadt Saarbrücken sowie bei den Mittelstädten Völklingen und St. Ingbert eingerichteten örtlichen Verkehrsunfallkommissionen, in denen unter anderem die Straßenverkehrs- und Straßenbaubehörden vertreten sind.

In Ergänzung der originären vollzugspolizeilichen Verkehrsüberwachung kann das Ministerium für Inneres und Sport auf Antrag den Ortspolizeibehörden im Saarland gemäß § 80 Absatz 4 SPoLG unter anderem die Befugnis zur Überwachung der Einhaltung zulässiger Höchstgeschwindigkeiten durch mobile und stationäre Überwachungsanlagen (fließender Verkehr), allerdings in Abgrenzung zur Vollzugspolizei begrenzt auf innerörtliche Straßen, übertragen.

Näheres dazu hat das Ministerium durch Erlass geregelt.¹ Geschwindigkeitskontrollen sollen dabei auf besonders schutzwürdige innerörtliche Straßenabschnitte konzentriert werden. Darüber hinaus kann das Ministerium gemäß § 84 Absatz 1 SPolG Bedienstete der Landkreise oder des Regionalverbands Saarbrücken als Hilfspolizeibeamte zur Wahrnehmung von Verkehrsüberwachungsaufgaben ermächtigen.

Zurzeit führen 20 Ortpolizeibehörden der Städte und Gemeinden solche Geschwindigkeitsüberwachungen innerhalb geschlossener Ortschaften durch. Davon ist sieben Ortpolizeibehörden zusätzlich die Befugnis übertragen, in weiteren fünfzehn Kommunen Geschwindigkeitsüberwachungsmaßnahmen vorzunehmen. Darüber hinaus überwachen Bedienstete des Saarpfalz-Kreises, die vom Ministerium für Inneres und Sport zu Hilfspolizeibeamten bestellt wurden, zusätzlich den innerörtlichen Verkehr der kreisangehörigen Kommunen und führen aufgrund einer Sondervereinbarung auch Geschwindigkeitsüberwachungsmaßnahmen in einer Gemeinde im Regionalverband Saarbrücken durch.

Wie viele Maßnahmen der Geschwindigkeitsüberwachung werden im Saarland durchschnittlich pro Jahr vorgenommen?

Zu Frage 1:

Für den Bereich der Vollzugspolizei obliegt ausschließlich dem LPP 13 – Zentrale Verkehrspolizeiliche Dienste des Landespolizeipräsidiums die Geschwindigkeitsüberwachung durch Einsatz entsprechender Messtechnik. Unter Zugrundelegung des Zeitraums der letzten drei Jahre von 2010 bis 2012 hat die Vollzugspolizei jährlich im Durchschnitt 4.984 Geschwindigkeitskontrollen durchgeführt. Veranlasst und unterstützt wurden diese Maßnahmen zum Teil auch durch die Polizeiinspektionen. Über sonstige Einzelmaßnahmen der Polizeiinspektionen, wie die Feststellung eines Geschwindigkeitsverstosses durch Nachfahren über eine längere Strecke bei gleichbleibendem Abstand unter Ablesen der Tachometeranzeige, wird weder eine Statistik noch eine recherchefähige Datei geführt. Insoweit sind dazu keine belastbaren Zahlenangaben möglich. Nach polizeilicher Einschätzung erfolgen solche Maßnahmen überwiegend jedoch nur situativ aus einem konkreten Anlass und sind wegen der im Hinblick auf die Beweisführung zu beachtenden restriktiven rechtlichen Voraussetzungen eher selten.

Im gleichen Zeitraum haben die saarländischen Ortpolizeibehörden und die Hilfspolizeibeamten des Saarpfalz-Kreises jährlich im Durchschnitt 4.395 Geschwindigkeitskontrollen innerhalb geschlossener Ortschaften vorgenommen.

¹ Ministerium für Inneres, Kultur und Europa, „Erlass über die Wahrnehmung der Verkehrsüberwachung durch Ortpolizeibehörden gemäß § 80 Absatz 4 SPolG“, Stand: 02.01.2012, veröffentlicht als Verwaltungsvorschrift in der Datenbank des „Elektronischen Verwaltungsvorschriften Informationssystems Saarland“ (ELVIS)

An welchen Stellen und aus welchen Gründen werden die Geschwindigkeitsüberwachungen vorgenommen? Bitte aufschlüsseln nach der Art der Straßen und dem Anlass der jeweiligen Messungen.

Zu Frage 2:

Wie bereits in den Vorbemerkungen der Landesregierung ausgeführt, orientiert sich die Vollzugspolizei bei der Auswahl der Örtlichkeit und bei der Festlegung des Zeitpunkts ihrer Geschwindigkeitskontrollen grundsätzlich an den Erkenntnissen der Verkehrsunfallanalyse und ihren Erfahrungen und Beobachtungen zum Konflikt- und Gefährdungspotenzial im Verkehrsraum sowie an Beschwerden von Bürgerinnen und Bürgern. Berücksichtigt werden in diesem Kontext auch die von den Verkehrsunfallkommissionen veranlassten Therapiemaßnahmen. Im Mittelpunkt stehen die erkannten Unfallschwerpunkte. Allerdings sieht die polizeiliche Strategie auch vor, solche Fahrzeugführerinnen und Fahrzeugführer zu verifizieren, die sich vorsätzlich und rücksichtslos über Geschwindigkeitsregeln hinwegsetzen und dabei oftmals auch andere Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer konkret gefährden. Eine Beschränkung der Geschwindigkeitsüberwachungsmaßnahmen allein auf Unfallschwerpunkte wäre in diesem Zusammenhang nicht zielführend.

Im Durchschnitt führt die Vollzugspolizei jährlich ca. 80 Prozent ihrer Geschwindigkeitskontrollen an erkannten Unfallschwerpunkten durch und ca. 20 Prozent unter anderem aufgrund von Beschwerden von Bürgerinnen und Bürgern sowie eigener durch Verkehrsbeobachtung verifizierter Gefahrenstellen.

Entsprechend des in den Vorbemerkungen der Landesregierung erwähnten Erlasses führen die mit der Geschwindigkeitsüberwachung befassten Ortspolizeibehörden sowie die bestellten Hilfspolizeibeamten ihre Geschwindigkeitskontrollen ausschließlich innerhalb geschlossener Ortschaften durch. Sie konzentrieren sich hierbei auf folgende besonders schutzwürdige Straßenabschnitte:

- Tempo-30-Zonen, Verkehrsberuhigte Bereiche und Wohnstraßen
- das Umfeld von Kindergärten, Spielplätzen, Schulen bzw. Schulwege, Senioren- / Pflegeheime und ähnliche Einrichtungen
- Unfallschwerpunkte (in Abstimmung mit den örtlichen Verkehrsunfallkommissionen).

Die Überwachungsmaßnahmen können aber auch in Abstimmung mit dem LPP zur Überprüfung von Bürgerbeschwerden im gesamten innerörtlichen Straßennetz durchgeführt werden.

Die Maßnahmen der Geschwindigkeitsüberwachung durch das LPP werden unter Berücksichtigung der vorgenannten Grundsätze wöchentlich oder im Einzelfall situativ wegen eines besonderen Anlasses geplant. Im Ergebnis der damit verbundenen Lagebeurteilung erfolgt dann grundsätzlich anlassbezogen die individuelle Festlegung der Örtlichkeiten und Zeiträume. Dauerhaft geltende belastbare Angaben über die einzelnen Straßen mit konkreter Zuordnung des jeweiligen Anlasses der Geschwindigkeitsmessung sind insoweit nicht möglich. Dies gilt in vergleichbarer Weise auch für die kommunale Verkehrsüberwachung.

Die saarländische Vollzugspolizei führt ebenso wie die derzeit mit Verkehrsüberwachungsmaßnahmen befassten Ortspolizeibehörden sowie bestellten Hilfspolizeibeamten diesbezüglich auch keine Statistik und nutzt keine Bearbeitungssysteme, aus denen retrograd die erbetenen Angaben abgerufen oder automatisiert recherchiert werden könnten. Um ein valides Bild zeichnen zu können, müssten zum Zwecke einer entsprechenden Erhebung rückwirkend alle Einsatz- bzw. Messprotokolle des LPP 13 sowie der mit der Verkehrsüberwachung beauftragten kommunalen Stellen mit einem unvertretbar hohen Personal- und Verwaltungsaufwand gesichtet und ausgewertet werden.

Das Landespolizeipräsidium konnte jedoch mit vertretbarem Aufwand retrograd pauschal die Anzahl der Geschwindigkeitskontrollen und ihre Verteilung auf die einzelne Straßenkategorie recherchieren. Die von der Vollzugspolizei im Zeitraum von 2010 bis 2012 jährlich im Durchschnitt durchgeführten 4.984 Geschwindigkeitskontrollen verteilen sich danach prozentual wie folgt:

- Außerhalb geschlossener Ortschaften 45,43 Prozent
davon auf
 - Bundesautobahnen 19,62 Prozent
 - Bundesstraßen 8,56 Prozent
 - Landstraßen 16,70 Prozent
 - Gemeindestraßen 0,55 Prozent
- Innerhalb geschlossener Ortschaften 54,57 Prozent
davon auf
 - Bundesstraßen 14,71 Prozent
 - Landstraßen 32,23 Prozent
 - Gemeindestraßen 7,63 Prozent.

Im Zusammenhang mit den Örtlichkeiten von Geschwindigkeitskontrollen wird nicht zuletzt auf Folgendes hingewiesen: Mit dem Ziel, eine zusätzlich generalpräventive Wirkung zur Vermeidung geschwindigkeitsverursachter Verkehrsunfälle zu erreichen, kündigt die Vollzugspolizei des Saarlandes seit 1998 – wie im Übrigen auch die Polizeien in den meisten anderen Ländern – als weitere Variante ca. 60 bis 70 Prozent ihrer Geschwindigkeitskontrollen jeweils mit einem Wochenplan tagesaktuell sowohl in den Hörfunk- und Printmedien als auch auf ihrer Internetseite an. Sie verzichtet dabei allerdings bewusst auf punktgenaue Angaben zu den Kontrollörtlichkeiten und Kontrollzeiten und beschränkt die Angaben auf den Tag und die Ortsangabe im weiteren Sinne. Angegeben wird grundsätzlich die Straßenkategorie, die jeweilige Bezeichnung der Straße sowie bei Bundesautobahnen die tangierten Anschlussstellen und den anderen Straßen die Abschnitte zwischen den tangierten Städten und Gemeinden. Hierbei weist die Vollzugspolizei darauf hin, dass es sich bei den angekündigten Messstellen um Unfallörtlichkeiten handelt, die nach Unfallhäufung, Unfallfolgen und Unfallursachen ausgewählt wurden. Sie weist darüber hinaus darauf hin, dass über die angekündigten Kontrollen hinaus weitere Geschwindigkeitskontrollen auch an nicht veröffentlichten Orten möglich sind.

Wie viele stationäre Geräte zur Geschwindigkeitsüberwachung werden im Saarland betrieben, und an welcher Art Standort werden diese aufgestellt?

Zu Frage 3:

Die Vollzugspolizei des Saarlandes verfügt über keine stationären Geräte zur Geschwindigkeitsüberwachung und betreibt auch keine.

Nach Kenntnis der Landesregierung werden zurzeit von der Ortschaftspolizeibehörde Püttlingen zwei stationäre Geschwindigkeitsmessanlagen betrieben. Eine Messanlage befindet sich an der Zufahrtsstraße zum Knappschaftskrankenhaus Püttlingen in einer Tempo-30-Zone. Der andere Standort liegt an einer Ortseingangsstraße mit angrenzenden Bushaltestellen und Schulwegen.

Wie viele dieser Geräte werden nicht ausschließlich von öffentlichen Stellen betrieben, und wenn, warum nicht?

Zu Frage 4:

Die beiden stationären Geschwindigkeitsmessanlagen im Stadtgebiet von Püttlingen sind zwar von einer privaten Firma angemietet, die Bedienung der Geräte, das Auslesen der Aufnahmen, die Fahrerermittlung und die Einleitung etwaiger Verwarnungs- oder Bußgeldverfahren erfolgt ausschließlich durch ausgebildetes Personal der Ortschaftspolizeibehörde der Stadt Püttlingen. Die Privatfirma bereitet die Verkehrsüberwachungsaufnahmen lediglich fototechnisch auf, damit die Ortschaftspolizeibehörde eine beweissichere Auswertung vornehmen kann. Hierunter fällt beispielsweise die Vergrößerung oder die Aufhellung von Bildaufnahmen zur Steigerung der Bildqualität.

Wie viele mobile Anlagen zur Geschwindigkeitsüberwachung werden betrieben, und an welcher Art Stellen werden diese überwiegend eingesetzt?

Zu Frage 5:

Mit Stand 31. Januar 2012 verfügt die saarländische Vollzugspolizei über vierzehn mobile Geschwindigkeitsmessgeräte verschiedener Herstellerfirmen mit unterschiedlicher Messtechnik (z. B. Laser, Radar). Dabei ist die Vielfalt dem Umstand geschuldet, dass bestimmte Örtlichkeiten oder Einsatzanlässe nur die Nutzung einer bestimmten Technik für die Durchführung eines beweiserheblichen Messverfahrens zulassen.

Die saarländischen Ortschaftspolizeibehörden sowie die Hilfspolizeibeamten des Saarpfalz-Kreises besitzen insgesamt sechzehn mobile Geschwindigkeitsüberwachungsgeräte, die im Rahmen der interkommunalen Zusammenarbeit wechselseitig ausgeliehen werden.

Im Übrigen wird auf die Vorbemerkungen und die Antwort der Landesregierung zur Frage 2 hingewiesen.

Wie viele Verstöße gegen die zulässige Höchstgeschwindigkeit werden jährlich im Saarland festgestellt? Bitte aufschlüsseln nach innerörtlichen und außerörtlichen Verstößen.

Zu Frage 6:

Im Zeitraum von 2010 bis 2012 hat die Vollzugspolizei des Saarlandes jährlich im Durchschnitt 101.684 Geschwindigkeitsverstöße festgestellt, davon 32.697 innerhalb und 68.987 außerhalb geschlossener Ortschaften (einschließlich Bundesautobahnen).

Von den mit der Geschwindigkeitsüberwachung befassten Ortspolizeibehörden des Saarlandes sowie den Hilfspolizeibeamten des Saarpfalz-Kreises wurden im Zeitraum von 2010 bis 2012 im Rahmen ihrer sachlichen und örtlichen Zuständigkeit jährlich im Durchschnitt 86.105 innerörtliche Geschwindigkeitsverstöße festgestellt.

In welchem Umfang werden die Beamten, welche die Messungen durchführen in der Anwendung der Geräte geschult?

Zu Frage 7:

Im Saarland wird die Geschwindigkeitsüberwachung mit entsprechender Messtechnik ausschließlich von dafür spezialistisch aus- bzw. weitergebildetem und zur Nutzung autorisiertem Personal durchgeführt.

Zur Geschwindigkeitsmessung werden zertifizierte Geräte eingesetzt, deren Nutzung und messtechnische Verfahren standardisiert und von den Gerichten anerkannt sind. Das jeweilige Messgerät unterliegt insoweit der Zulassung durch die Physikalisch-Technische Bundesanstalt (PTB) und darf vom Bedienpersonal nur unter restriktiver Beachtung unter anderem der jeweiligen Bauartzulassung, der vom Hersteller vorgegebenen Bedienungs- und Gebrauchsanweisung sowie eines gültigen Eichzustands eingesetzt werden.

Der Umfang der Schulung der Polizeivollzugsbeamtinnen und -beamten, die durch ihre reguläre Laufbahnausbildung sowie einschlägige Fortbildungsmaßnahmen bereits grundlegend für die Erfüllung ihrer Verkehrssicherheitsaufgaben vorbereitet sind, richtet sich dabei nach den Anforderungen, die von der PTB und den Herstellern an die Bedienung und den Gebrauch der jeweiligen Geräte gestellt werden. Unter Berücksichtigung der im Einzelfall vorhandenen persönlichen Vorkenntnisse reicht die Bandbreite hierbei von einer ca. zweistündigen Einweisung, über eine polizeiinterne Schulung mit Einsatz von ausgebildeten Multiplikatoren, bis hin zu einer zweitägigen Schulung, die exklusiv vom jeweiligen Gerätehersteller durchgeführt wird.

Das Überwachungspersonal der jeweiligen Ortspolizeibehörden des Saarlandes und des Saarpfalz-Kreises absolviert bei der Saarländischen Verwaltungsschule einen Ausbildungslehrgang über die rechtlichen Grundlagen der Verkehrsüberwachung und die Überwachung des ruhenden Verkehrs (Halt- und Parkverstöße). Dieser Lehrgang umfasst 154 Unterrichtsstunden über Verkehrs-, Polizei-, Ordnungswidrigkeiten- und Strafrecht sowie psychologische Grundlagen der Kommunikation mit Bürgerinnen und Bürgern. Darauf aufbauend folgt an der Verwaltungsschule eine Spezialausbildung an den jeweiligen Geschwindigkeitsüberwachungsgeräten, die 54 Unterrichtsstunden umfasst und Grundlagen der Geschwindigkeitsmesstechnik sowie der Durchführung und Auswertung der Messungen vermittelt.

Wie groß ist die Zahl der wegen einer nicht ordnungsgemäßen Messung der Geschwindigkeit wirksam angefochtenen Bußgeldbescheide?

Zu Frage 8:

Der Landesregierung liegen dazu keine belastbaren Zahlen vor.

Die am Verfahren beteiligten Behörden (LPP, Zentrale Bußgeldbehörde [ZBB] des Landesverwaltungsamts und Justizbehörden) führen keine einschlägigen Statistiken, aus denen die konkret erbetenen Angaben entnommen werden könnten. Seitens der saarländischen Amtsgerichte wurde mitgeteilt, dass es in der Vergangenheit lediglich in einzelnen Fällen nach Anfechtung entsprechender Bußgeldbescheide zu Freisprüchen und Einstellung der Verfahren gekommen ist. Die entsprechenden Fallzahlen müssten retrograd mit einem unverhältnismäßig hohen Personal- und Verwaltungsaufwand durch Auswertung der Ermittlungsakten, insbesondere bei allen saarländischen Gerichten bzw. bei der Staatsanwaltschaft Saarbrücken, recherchiert werden.

Aktuell sind weder der Polizei noch der ZBB signifikante Fälle bekannt, dass im Saarland wegen nicht ordnungsgemäß durchgeführter Messungen Bußgeldbescheide wirksam angefochten worden wären.