



Bern, 22. Mai 2008

Weisungen über polizeiliche Geschwindigkeitskontrollen und Rotlichtüberwachung im Strassenverkehr

(gestützt auf Art. 9 Abs. 2 und 3 SKV¹, Art. 2-10 VSKV-ASTRA², Art. 2 Bst. b OBG³, im Einvernehmen mit dem Bundesamt für Metrologie METAS)

I. Allgemeines

1. Rechtsgrundlagen (Art. 3 VSKV)

Nebst der Messmittelverordnung vom 15. Februar 2006 (SR 941.210) ist die Verordnung des EJPD über Messmittel zur amtlichen Messung der Geschwindigkeit im Strassenverkehr (VMG; SR 941.261) anwendbar.

2. Daten- und Bilddokumentation (Art. 9 VSKV)

Die Anforderungen an die Daten- und Bilddokumentation richten sich nach der VMG.

3. Anforderungen an Messverfahren (Art. 3 und 4 VSKV)

Jede Widerhandlung muss so registriert werden, dass der Messwert zweifelsfrei dem gemessenen Fahrzeug zugeordnet werden kann. Bei Geschwindigkeitsmessungen nach Kapitel III, IV, V und VIII ist grundsätzlich mindestens eines der nachfolgenden Messverfahren einzuhalten:

- 3.1 Zwei voneinander unabhängige Messverfahren, deren Messwerte von einer Auswertelogik automatisch miteinander verglichen werden. Eine Widerhandlung darf nur dann registriert werden, wenn der höhere vom tieferen Messwert nicht mehr als 1 % abweicht. Die Messwerte der beiden Messverfahren müssen transparent dokumentiert werden. Der verbindliche Geschwindigkeitswert ist der niedrigere Messwert der beiden Messverfahren.
- 3.2 Ein Mehrfach-Mess-System, dessen Messwerte anhand einer zeitlich festgelegten Bildserie oder einer definierten Fixdistanz-Bildaufnahme oder anhand von Videoaufnahmen nachträglich rekonstruiert werden können.

¹ Strassenverkehrskontrollverordnung vom 28. März 2007 (SR 741.013)

² Verordnung des ASTRA zur Strassenverkehrskontrollverordnung vom 22. Mai 2008 (SR 741.013.1)

³ Ordnungsbussengesetz vom 24.06.1970 (SR 741.03)

Die Messung ist dann zu verwenden, wenn die Abweichung zwischen dem Messwert, den die Überprüfung der Bilddokumentation ergibt und demjenigen des Messsystems nicht grösser ist als 10 km/h bei Geschwindigkeiten bis 100 km/h bzw. 10 % bei Geschwindigkeiten über 100 km/h.

Der verbindliche Geschwindigkeitswert ist der Messwert des Messsystems.

4. Massgebende Geschwindigkeit

Massgebend für die Ahndung einer Widerhandlung ist die Geschwindigkeit nach Vornahme des entsprechenden Sicherheitsabzugs nach Artikel 8 VSKV. Der angewendete Abzug ist transparent zu dokumentieren.

II. Stationäre bemannte Geschwindigkeitsmessungen (Art. 6 Bst. a VSKV)

Messungen im Sinne von Artikel 6 Buchstabe a VSKV sind durch eine Messperson beaufsichtigte Messungen ab Stativ, ab stehendem Fahrzeug oder mit einem Handmessgerät.

5. Messprotokoll

Es muss für jede Serie von Messungen am gleichen Standort ein Messprotokoll geführt werden. Dieses enthält:

- Datum, Zeit und Ort der Messung
- Fahrtrichtung der kontrollierten Fahrzeuge
- höchstzulässige Geschwindigkeit am Messort
- Bezeichnung des Geschwindigkeitsmesssystems mit METAS-Nummer
- Datum der letzten Eichung
- Bestätigung der Kontrolle der vorgeschriebenen Gerätetests
- Verantwortliche Kontrollperson (Name oder deutlich lesbare Unterschrift)

Besondere Vorkommnisse sind zu protokollieren.

6. Messung mit Radargeschwindigkeitsmesssystemen

Diese Messsysteme ermitteln die Geschwindigkeit eines Fahrzeuges nach dem Prinzip des Dopplereffektes.

6.1 Einsatzort

Radargeräte sind so aufzustellen und zu betreiben, dass Reflexionsfehlmessungen, verursacht durch metallische Flächen oder Gitter, vermieden werden. Dieser Möglichkeit ist bei der Aufstellung und Wahl der Empfindlichkeit des Gerätes durch die Kontrollperson besondere Beachtung zu schenken.

Werden auf derselben Strasse oder in unmittelbarer Nähe gleichzeitig mehrere Radargeräte eingesetzt, ist der Abstand so zu wählen, dass sie sich gegenseitig nicht stören.

6.2 Messungen mit Radarpistolen

Diese Radargeräte haben keinen spezifischen Messwinkel. Geschwindigkeitsmessungen, welche nicht genau in der Bewegungsrichtung des Fahrzeuges erfolgen, wirken sich stets zugunsten des Betroffenen aus. Eine Korrektur des Messwinkelwertes ist nicht zulässig.

Der gemessene Geschwindigkeitswert kann nur verwendet werden, wenn aufgrund gerätespezifischer Eigenschaften und durch eine Mehrfachbilddokumentation (z. B. Video) die Geschwindigkeitsüberschreitung zweifelsfrei dem gemessenen Fahrzeug zugeordnet werden kann. Es darf sich nur ein Fahrzeug im Bildbereich befinden. Anhand der Bilddokumentation muss ersichtlich sein, dass während der Messphase keine unerlaubte Schwenkbewegung der Radarpistole erfolgte.

Messungen in Kurven sind erlaubt.

6.3 Messungen mit Radargeräten mit spezifischem Messwinkel > 0° in Kurven

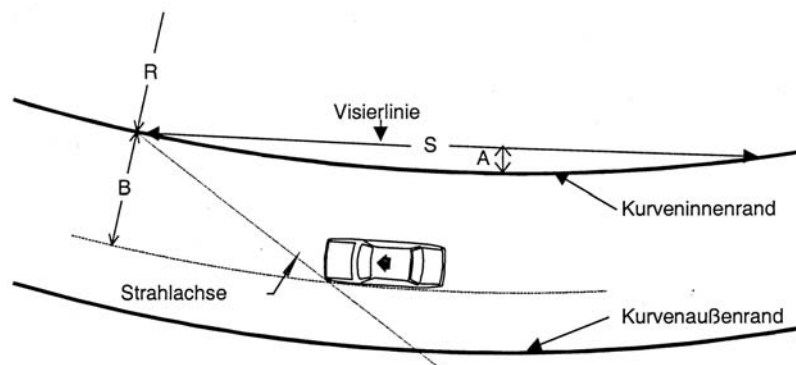
Messungen mit Radargeräten, welche die Geschwindigkeit von Fahrzeugen unter einem gerätespezifischen Messwinkel messen, sind in Kurven nur bei wichtigen sicherheitsrelevanten Aspekten vorzunehmen.

Als Kurve gilt ein Strassenstück mit einem Krümmungsradius von weniger als 260 m. Dies ist dann gegeben, wenn die Abweichung einer geeigneten Bezugslinie (z. B. Strassenrand, Mittellinie der Strasse) von der Geraden in der Mitte einer 25 m langen Strecke grösser als 30 cm ist (siehe nachfolgende Skizze).

Der entsprechende Radius errechnet sich dann nach folgender Formel:

$$R = \frac{S^2}{8 * A}$$

Situation einer Kurvenmessung



Bei Geschwindigkeitsmessungen in Kurven ist der Radarstrahl in Fahrtrichtung oder gegen die Fahrtrichtung der zu messenden Fahrzeuge zu richten (Messwinkel 0 Grad).

7. Messungen mit Lasergeschwindigkeitsmessgeräten

Das sind Messsysteme, welche durch Laufzeitmessung einer Serie von infraroten Lichtimpulsen die Geschwindigkeit eines Fahrzeuges bestimmen (z. B. Laserpistolen, Laserscanner usw.).

7.1 Einsatz der Messsysteme

Lasergeschwindigkeitsmesssysteme können frei von Hand oder ab Stativ eingesetzt werden. Messungen mit Laserpistolen durch Fensterscheiben eines Fahrzeuges sind gestattet.

7.2 Messwinkelfehler

Geschwindigkeitsmessungen, welche nicht genau in der Bewegungsrichtung des Fahrzeuges erfolgen, wirken sich stets zugunsten des Betroffenen aus. Eine Korrektur des Messwinkelwertes ist nicht zulässig.

8. Messungen mit stationären Schwellendetektoren

Das sind Messsysteme, welche durch Messung der Durchfahrtszeit durch ein Mehrfachschwellensystem die Geschwindigkeit eines Fahrzeuges bestimmen. Darunter fallen mobile Lichtschranken, Bildkorrelationssysteme, Piezosensoren usw.

III. Mobile Geschwindigkeitsmessungen (Art. 6 Bst. c VSKV)

9. Moving-Geschwindigkeitsmessungen

Bei dieser Geschwindigkeitsmessung wird die Eigengeschwindigkeit mit Hilfe eines zusätzlichen zugelassenen Geschwindigkeitsmesssystems (GPS-Empfänger, Nachfahrtachograf usw.) ermittelt.

Beispiele: Nachfahrmessungen mit Tachografen und Moving-Radar.

10. Nachfahrkontrollen

10.1 Allgemeine Voraussetzungen

Voraussetzungen für die Beweiskraft von Nachfahrkontrollen sind in der Regel:

- eine genügend lange Messstrecke (siehe Tabelle in Anhang 1 VSKV)
- die Einhaltung des Abstandes zum vorderen Fahrzeug gemäss Messart
- die Verwendung eines zugelassenen Messsystems, das die eigene Geschwindigkeit beweiskräftig festhält.

10.2 Überprüfung des eingebauten Messsystems und dessen Zusatzgeräte

Die Messsysteme (Nachfahrtachografen) für Nachfahr-Geschwindigkeitskontrollen müssen zusätzlich zu den vorgeschriebenen Eichungen nach jedem Rad-/Reifenwechsel auf ihre Messgenauigkeit hin überprüft werden. Die Überprüfung kann durch die Polizei selber, eine kantonale oder eidgenössische Prüfstelle vorgenommen werden. Der ermittelte Messwert darf im Bereich der zulässigen Höchstgeschwindigkeit höchstens 2 % über dem tatsächlichen Geschwindigkeitswert liegen.

Bei Nachfahrtachografen, die von Satellitenempfängern (GPS) überwacht werden, entfällt die zusätzliche Prüfung bei Rad-/Reifenwechsel.

10.3 Sicherheitsabzug

Wurde der Sachverhalt mit einem für diesen Zweck zugelassenen Videogeschwindigkeitsmesssystem ermittelt und wird nachträglich die Messung nach einer vom METAS zugelassenen Beweissicherungs- und Auswertemethode bearbeitet, bei welcher der Sicherheitsabzug schon berücksichtigt ist, so wird vom Messresultat kein Sicherheitswert abgezogen.

Wird der Abstand vom Messfahrzeug (Polizei) zum vorausfahrenden Fahrzeug mit einem integrierten und zugelassenen Distanzmessverfahren fortwährend überwacht und bei der Ermittlung des Geschwindigkeitswertes berücksichtigt, dann gelten für derart ermittelte Geschwindigkeitsüberschreitungen die Sicherheitsabzüge gemäss Artikel 8 Absatz 1 Buchstabe a VSKV.

10.4 Nachfahrkontrollen ohne Bilddokumentation

Dabei handelt es sich um Nachfahrkontrollen, deren Messdaten auf einem Papierstreifen aufgezeichnet werden.

10.4.1 Messungen mit konstantem Abstand

10.4.1.1 Der Abstand zum kontrollierten Fahrzeug soll möglichst gleich bleibend unter Berücksichtigung der gefahrenen Geschwindigkeit sein. Am Schluss der Messung muss der Abstand zum kontrollierten Fahrzeug gleich oder grösser als zu Beginn sein.

10.4.1.2 Die Messstrecke muss mindestens 500 m betragen.

10.4.1.3 Die massgebliche Durchschnittsgeschwindigkeit ist der arithmetische Mittelwert aller Geschwindigkeitswerte über die ganze Messstrecke oder über die Strecke des Messfensters.

10.4.1.4 Die Auswertung von Messfenstern innerhalb einer grösseren Messstrecke ist zulässig. Die minimale Fenster-Messstrecke muss 500 m betragen.

10.4.1.5 Die Aufzeichnung der Geschwindigkeitswerte von der Messfahrt hat mindestens für alle 2 s einen Messwert zu registrieren. Auf dem Papierstreifen ist ebenfalls registriert: das Datum, die Messstartzeit, die Messstoppzeit, die totale Messstrecke, die totale Messzeit, die durchschnittliche Geschwindigkeit pro Messfenster und die Kalibrationsparameter.

10.4.2 Messungen bei freier Nachfahrt

10.4.2.1 Der Abstand muss am Ende der Messung gleich oder grösser sein als zu Beginn. Während der Nachfahrt darf auch aufgeholt werden.

10.4.2.2 Die massgebliche Durchschnittsgeschwindigkeit ist der arithmetische Mittelwert aller Geschwindigkeitswerte über die ganze Messstrecke.

10.4.2.3 Die Aufzeichnung der Messfahrt beinhaltet das Datum, die Messstartzeit, die Messstoppzeit, die totale Messstrecke, die totale Messzeit, die Geschwindigkeit (Messstrecke / Messzeit) und die Kalibrationsparameter.

10.5 Nachfahrkontrollen mit Bilddokumentation

Werden bei der Bilddokumentation Kameras mit Zoomobjektiven eingesetzt, muss die Verstellung des Zooms auf der Aufnahme sichtbar sein. Während der Messung darf nicht gezoomt werden.

Das kontrollierte Fahrzeug muss während der Messung - soweit durchführbar - dauernd mit der Kamera erfasst werden; es darf vom Polizeifahrzeug nicht überholt werden. Im Videobild sind die relevanten Messdaten eingeblendet.

10.5.1 Messungen mit konstantem Abstand

10.5.1.1 Der Abstand zum kontrollierten Fahrzeug soll möglichst gleich bleibend unter Berücksichtigung der gefahrenen Geschwindigkeit sein. Am Schluss der Messung muss der Abstand zum kontrollierten Fahrzeug gleich oder grösser als zu Beginn sein.

10.5.1.2 Die Messstrecke muss mindestens 200 m betragen.

10.5.1.3 Die massgebliche Durchschnittsgeschwindigkeit ist der arithmetische Mittelwert aller Geschwindigkeitswerte über die ganze Messstrecke oder über die Strecke des Messfensters.

10.5.1.4 Die Auswertung von Messfenstern innerhalb einer grösseren Messstrecke ist zulässig. Die minimale Fenster-Messstrecke muss 200 m betragen.

10.5.2 Messungen bei freier Nachfahrt

10.5.2.1 Der Abstand muss am Ende der Messung gleich oder grösser sein als zu Beginn. Während der Nachfahrt darf auch aufgeholt werden.

10.5.2.2 Die massgebliche Durchschnittsgeschwindigkeit ist der arithmetische Mittelwert aller Geschwindigkeitswerte über die ganze Messstrecke.

10.5.2.3 Die Aufzeichnung der Messfahrt beinhaltet das Datum, die Messstartzeit, die Messstoppzeit, die totale Messstrecke, die totale Messzeit, die Geschwindigkeit (Messstrecke / Messzeit) und die Kalibrationsparameter.

10.5.3 Messungen nach Fixpunkten

Diese Art von Messungen dürfen nur mit Messgeräten durchgeführt werden, welche für diese Funktion zugelassen sind.

10.5.3.1 Der Abstand zum kontrollierten Fahrzeug sollte bei der Registrierung der Fixpunkte nicht zu gross sein.

10.5.3.2 Die massgebliche Geschwindigkeit ist die Durchschnittsgeschwindigkeit (Weg / Zeit).

IV. **Stationäre autonome Geschwindigkeitsmessungen** (Art. 6 Bst. b VSKV)

Bei Geschwindigkeitsmessungen mit autonomen Messsystemen handelt es sich um automatische Verkehrskontrollen ohne Anhalteposten.

Beispiele: Radarautomaten, Schwellendetektoren mit im Fahrbahnbelag festverlegten Sensoren, Laserscanner.

11. Allgemeine Bedingungen

11.1 Messprotokoll

Nach jeder Inbetriebnahme des Messsystems (z. B. nach Filmwechsel, Austausch des Speichermediums, Austausch des Messsystems, Änderung der Messparameter usw.) müssen folgende Daten überprüft und nachvollziehbar dokumentiert werden:

- Datum und Zeit der Inbetriebnahme
- genaue Standortbezeichnung mit Messrichtung
- Bezeichnung des Messsystems mit METAS-Nummer
- Bestätigung der Kontrolle der erfolgreichen Durchführung der Funktionstests
- Registrierung der wichtigsten Parameter (z. B. Sensorabstand, Bildintervallzeit, Fixdistanz, Geschwindigkeitslimite variabel oder fest usw.)
- Verantwortliche Kontrollperson (Name oder deutlich lesbare Unterschrift).

11.2 Überwachung der Messwerterfassung anhand der Bilddokumentation

Die in Ziffer 3 gestellten Anforderungen an das Messverfahren ermöglichen die nachträgliche Überprüfung des Sachverhaltes. Dies geschieht mit Hilfe von fotogrammetrischen Methoden oder der Überprüfung von festgelegten Bildinhalten.

Die verantwortliche Auswertungsperson überprüft in regelmässigen Abständen oder bei Einsprachen die Messwerterfassung. Insbesondere ist bei jeder Inbetriebnahme zu Beginn der Messwerterfassung eine Kontrolle durchzuführen.

Über diese Kontrollmassnahmen ist ein Logbuch zu führen. Der Inhalt des Messprotokolls ist im Logbuch zu registrieren.

12. Radarautomaten

Festeingerichtete Radargeräte.

12.1 Abstände zwischen aktiven Radargeräten im gleichen Frequenzband

Werden auf derselben Strasse oder in unmittelbarer Nähe gleichzeitig mehrere Radargeräte eingesetzt, ist zu beachten, dass die Antennenstrahlen der Radarantennen im Bereich der Empfindlichkeit der Radargeräte keine Berührung aufweisen. Es dürfen mehrere Radarantennen mit der gleichen Frequenz auf mehreren Fahrspuren parallel nebeneinander betrieben werden.

12.2 Messung in Kurven

Radarautomaten dürfen für Geschwindigkeitsmessungen in Kurven nicht verwendet werden.

13. Messsysteme mit im Fahrbahnbelag eingebauten Sensoren

Dazu gehören Systeme mit induktiven Schleifen, Piezosensoren oder Lichtleiter usw. Die im Fahrbahnbelag eingebauten Sensoren sind Bestandteil des Messsystems und müssen geeicht werden. Diese Systeme sind vielfach kombiniert mit Rotlichtüberwachungsanlagen.

14. Optische Schwellendetektoren

Dazu gehören Lichtschranken, Bildkorrelationssysteme usw.

15. Lasergeschwindigkeitsmesssysteme

Dazu gehören Systeme nach Ziffer 7, welche den automatischen Messbetrieb zulassen.

V. Geschwindigkeitsmessungen auf Strassenabschnitten (Abschnittsgeschwindigkeitskontrollen; AGK) (Art. 6 Bst. d VSKV)

Die massgebliche Geschwindigkeit bei AGK ist die Durchschnittsgeschwindigkeit (Weg / Zeit). Der Unterschied dieser Messart zur Geschwindigkeitsmessung mit festeingerichteten Geräten (Kapitel IV) besteht darin, dass die Geschwindigkeitsmessung nicht an einem begrenzten Ort, sondern über einen grösseren Abschnitt erfolgt.

Bei Abschnittsgeschwindigkeitskontrollen handelt es sich um automatische Verkehrskontrollen ohne Anhalteposten.

Beispiele: Digitale Kameras, im Fahrbahnbelag verlegte Sensoren.

16. Allgemeine Bedingungen

16.1 Messprotokoll

Nach jeder Inbetriebnahme des Messsystems (z. B. nach Filmwechsel, Austausch des Speichermediums, Austausch des Messsystems, Änderung der Messparameter usw.) müssen folgende Daten überprüft und nachvollziehbar dokumentiert werden:

- Datum und Zeit der Inbetriebnahme
- genaue Standortbezeichnung mit Messrichtung
- Bezeichnung des Messsystems mit METAS-Nummer
- Bestätigung der Kontrolle der erfolgreichen Durchführung der Funktionstests
- Registrierung der wichtigsten Parameter (z. B. Sensorabstand, Bildintervallzeit, Geschwindigkeitslimite variabel oder fest usw.)
- Verantwortliche Kontrollperson (Name oder deutlich lesbare Unterschrift).

16.2 Überwachung der Messwerterfassung anhand der Bilddokumentation

Die in Ziffer 3 gestellten Anforderungen an das Messverfahren ermöglichen die nachträgliche Überprüfung des Sachverhaltes. Dies geschieht mit Hilfe von fotogrammetrischen Methoden oder der Überprüfung von festgelegten Bildinhalten.

Die verantwortliche Auswertungsperson überprüft in regelmässigen Abständen die Messwerterfassung. Insbesondere ist bei jeder Inbetriebnahme zu Beginn der Messwerterfassung eine Kontrolle durchzuführen.

Über diese Kontrollmassnahmen ist ein Logbuch zu führen.

17. Aufstellung

17.1 Abschnittsanforderungen

Die Distanz zwischen zwei Detektionsstellen muss mindestens so gross gewählt werden, dass die aufgrund der eingesetzten Detektoren gemessene Geschwindigkeit nicht mehr als 2 % von der tatsächlichen Geschwindigkeit abweicht.

17.2 Abschnitte mit verschiedenen Geschwindigkeitslimiten

Messungen in einem Abschnitt:

- von gleichzeitig verschiedenen allgemein geltenden oder signalisierten Höchstgeschwindigkeiten sind nicht gestattet (Beispiel innerorts: Signal "Höchstgeschwindigkeit 50 generell" [2.30.1] und "Höchstgeschwindigkeit" [2.30]);
- von gleichzeitig einer allgemein geltenden oder signalisierten Höchstgeschwindigkeit und davon abweichenden fahrzeugartbedingten Höchstgeschwindigkeiten sind zulässig (Beispiel Autobahn: allgemeine Höchstgeschwindigkeit 120 km/h und Höchstgeschwindigkeit für Lastwagen und Anhängerzüge 80 km/h);
- mit Wechselsignalen (variable Geschwindigkeitsanzeige) sind erlaubt.

17.3 Serienschaltung von mehreren Abschnittskontrollen

AGK können in Serie angeordnet werden. Die Abschnitte können unterschiedliche Geschwindigkeitslimiten aufweisen. - Geschwindigkeitsüberschreitungen können an mehreren Abschnitten hintereinander geahndet werden.

17.4 Länge des überwachten Abschnittes

Die Länge des überwachten Abschnittes (Weg) bei festeingerichteten Überwachungsanlagen wird durch das METAS bei der Ersteichung ermittelt.

Dieser Wert ist in der Bilddokumentation zu registrieren.

Bei stationären Überwachungssystemen (AGK) ist die Länge des Abschnittes mit Hilfe der Positionserfassung von GPS-Empfängern (Beginn und Ende Messung) in der Bilddokumentation zu registrieren. Als Wegstrecke gilt die direkte Verbindung zwischen Position Beginn Messung und Ende Messung.

18. Betrieb

18.1 Verzugszeit bei Änderung der Geschwindigkeitslimite mittels Wechselsignalen

Die Dauer der Verzugszeit (Zeit zwischen Änderung der Geschwindigkeitslimite und der Aktivierung der Geschwindigkeitsüberwachung mit der neuen Limite) darf nicht kleiner 5 Sekunden sein.

Wird die Limite niedriger, dann gilt die Zeit von 5 Sekunden nachteilend. Wird die Limite höher, dann gilt die Zeit voreilend.

18.2 Registrierung der Verzugszeit

Die auf der Bilddokumentation registrierte Verzugszeit darf nicht kleiner als die eingestellte Verzugszeit sein.

VI. Andere Feststellungen von Geschwindigkeitsüberschreitungen (Art. 7 VSKV)

19. Geschwindigkeitsermittlung anhand der Aufzeichnungen eines Fahrtschreibers, Restwegschreibers oder Datenaufzeichnungsgerätes des kontrollierten Fahrzeugs

Artikel 100 Absatz 1 VTS⁴ verlangt für bestimmte Fahrzeugarten und Fahrten die Ausrüstung mit einem Fahrtschreiber zur Kontrolle der Arbeits- und Ruhezeit und zur Abklärung von Unfällen. Werden bei einer Überprüfung der Fahrtschreiberaufzeichnungen zwecks Kontrolle der Arbeits- und Ruhezeit auf der Strasse, im Betrieb oder zur Unfallabklärung andere Verstösse, wie z. B. Geschwindigkeitsüberschreitungen, festgestellt, so dürfen die Aufzeichnungen zur Eröffnung eines Strafverfahrens oder Ahndung mit einer Ordnungsbusse wegen Geschwindigkeitsüberschreitung verwendet werden. Dagegen ist es unzulässig, voraussetzungslos anhand der Fahrtschreiberaufzeichnungen nachträglich die in einem beliebigen Zeitpunkt gefahrene Geschwindigkeit zu kontrollieren (vgl. auch BGE 112 IV 43 ff.). Ferner darf das Einlageblatt als Beweismittel herangezogen werden, wenn die Polizei durch eigene Wahrnehmung feststellt, dass ein Fahrzeug zu schnell fährt.

Bestimmte Fahrzeuge benötigen ein Datenaufzeichnungsgerät (Art. 102 VTS) bzw. einen Restwegschreiber nach altem Recht. Werden bei einer Überprüfung dieser Aufzeichnungen zur Unfallabklärung andere Verstösse wie z. B. Geschwindigkeitsüberschreitungen festgestellt, so dürfen die Aufzeichnungen zur Eröffnung eines Strafverfahrens oder Ahndung mit einer Ordnungsbusse wegen Geschwindigkeitsüberschreitung verwendet werden.

Sind in einer Geschwindigkeitsaufzeichnung ein Höchst-, ein Mindest- und ein Durchschnittswert ersichtlich, so ist für die Ahndung der Höchstwert nach Vornahme des jeweiligen Sicherheitsabzuges massgebend.

20. Geschwindigkeitsmessungen durch Nachfahren ohne kalibriertes Nachfahrmesssystem (Art. 7 Abs. 3 VSKV)

Eine Nachfahrmessung ohne kalibriertes Nachfahrmesssystem, d. h. lediglich mittels des ordentlichen Fahrzeuggeschwindigkeitsmessers, Fahrtschreibers, Restwegschreibers oder Datenaufzeichnungsgerätes soll sich auf Fälle massiver - Geschwindigkeitsüberschreitungen beschränken. Bevor die Polizei eine solche Geschwindigkeitsüberschreitung zur Anzeige bringt, ist folgendermassen vorzugehen:

Bestimmung der Genauigkeit des Fahrzeuggeschwindigkeitsmessers, Fahrtschreibers, Restwegschreibers oder Datenaufzeichnungsgerätes

Die Abweichung des Polizeifahrzeug-Geschwindigkeitsmessers, Fahrtschreibers, Restwegschreibers oder Datenaufzeichnungsgerätes von der tatsächlichen Geschwindigkeit ist mittels einer Radar-, Lasermessung, einer Überprüfung mit einem GPS-Empfänger der Polizei oder auf einem geeichten Rollenprüfstand des Stras-

⁴ Verordnung vom 19.06.1995 über die technischen Anforderungen an Strassenfahrzeuge (SR 741.41)

senverkehrsamt oder einer durch die Zulassungsbehörde ermächtigten Person (vgl. Art. 32 VTS) zu eruiieren und von der festgestellten Geschwindigkeitsüberschreitung in Abzug zu bringen. Anschliessend ist der Sicherheitsabzug nach Artikel 8 Absatz 1 Buchstabe g VSKV vorzunehmen. Die Überprüfung des Fahrzeuggeschwindigkeitsmessers sollte möglichst bald nach erfolgter Nachfahrkontrolle und zudem im etwa gleichen Geschwindigkeitsbereich stattfinden (vor allem ältere Geschwindigkeitsmesser sind im Bereich von 50 - 150 km/h stark nichtlinear).

21. Anderweitige Feststellungen von Geschwindigkeitsüberschreitungen

Gestützt auf Artikel 2 Buchstabe b OBG ist das Ordnungsbussenverfahren ausgeschlossen bei Geschwindigkeitskontrollen und der Feststellung von Übertretungen durch automatische Überwachungsanlagen, sofern die Messungen nicht nach den vorliegenden Weisungen erfolgen.

Für Widerhandlungen, die nicht im Ordnungsbussenverfahren geahndet werden dürfen, sind die Weisungen im Rahmen des kantonalen Polizei- und Strafprozessrechts zu berücksichtigen.

Unberührt von den vorliegenden Weisungen bleiben die Ermittlung der Geschwindigkeit durch Fachexpertisen (z. B. bei der Abklärung von Unfällen oder Widerhandlungen im Strassenverkehr) und die freie Beweiswürdigung durch die Gerichte.

Die in der Fachexpertise ermittelte Geschwindigkeit bzw. die allenfalls zu berücksichtigenden Sicherheitsabzüge sind abschliessend, d. h. die nachträgliche zusätzliche Anwendung der in der VSKV festgelegten Sicherheitswerte ist nicht zulässig.

VII. Rotlichtüberwachungssysteme (Art. 10 VSKV)

Werden Rotlichtüberwachungssysteme mit Geschwindigkeitsmessungen kombiniert, so richtet sich die Geschwindigkeitsmessung in diesem Fall nach Kapitel IV oder VIII.

22. Aufstellung

22.1 Übergangszeiten bei Lichtsignalanlagen (Dauer der Gelbphase)

Rotlichtüberwachungssysteme dürfen nur bei Lichtsignalanlagen betrieben werden, deren Übergangszeiten (Dauer der Gelbphase zwischen den Grün- und Rotzeiten) mindestens folgenden Werten entsprechen:

- 3 Sekunden bei einer Höchstgeschwindigkeit bis und mit 50 km/h,
- 4 Sekunden bei einer Höchstgeschwindigkeit von 60 km/h,
- 5 Sekunden bei einer Höchstgeschwindigkeit von 70 km/h und darüber.

Die entsprechenden Übergangszeiten werden in der VSS-Norm "SN 640 837 Lichtsignalanlagen, Übergangszeiten und Mindestzeiten" festgelegt, die gemäss Verordnung des UVEK⁵ anzuwenden ist.

⁵ Verordnung des UVEK über die auf die Signalisation von Strassen, Fuss- und Wanderwegen anwendbaren Normen vom 12. Juni 2007 (SR 741.211.5)

22.2 Erfassungsbereich des Sensors (Detektion des Fahrzeugs)

Der Sensor muss das Fahrzeug unmittelbar nach der Haltelinie erfassen und bildlich die Rotlichtmissachtung zu diesem Zeitpunkt festhalten.

23. **Betrieb**

23.1 Beginn der Verzugszeit

Die Dauer der Verzugszeit (Zeit zwischen Beginn der Rotphase und der Aktivierung der Rotlichtüberwachung) darf nicht kleiner 0.5 Sekunden sein.

23.2 Messprotokoll

Nach jeder Inbetriebnahme des Messsystems (z. B. nach Filmwechsel, Austausch des Speichermediums, Austausch des Messsystems, Änderung der Messparameter usw.) müssen folgende Daten überprüft und nachvollziehbar dokumentiert werden:

- Datum und Zeit der Inbetriebnahme
- genaue Standortbezeichnung mit Messrichtung
- Bezeichnung des Messsystems mit METAS-Nummer
- Bestätigung der Kontrolle der erfolgreichen Durchführung der Funktionstests
- Registrierung der wichtigsten Parameter (z. B. Sensorabstand, Bildintervallzeit, Fixdistanz, minimale Schwellengeschwindigkeit, Geschwindigkeitslimite, Rotverzugszeit usw.)
- Verantwortliche Kontrollperson (Name oder deutlich lesbare Unterschrift).

23.3 Anforderungen an die Bilddokumentationen

Rotlichtmissachtungen müssen auf mindestens einer Bildaufnahme festgehalten werden. Bei nur einer Aufnahme muss sich das Fahrzeug im Konfliktbereich nach Ziffer 23.4 befinden unter technisch einwandfreier Nachweisbarkeit, dass es den Sensor zum Zeitpunkt roten Lichts überfahren hat. Auf den Bilddokumentationen müssen folgende Daten enthalten sein:

- Dauer der Verzugszeit (Zeit zwischen Beginn der Rotphase und Aktivierung der Rotlichtüberwachungskamera)
- Dauer der Gelbphase (Übergangszeit)
- Angaben über Standortposition der Überwachungsanlage
- Datum und Uhrzeit der Rotlichtmissachtung
- Direkte oder indirekte Einblendung des Lichtsignalzustandes, sofern der Signalzustand nicht überwacht und nachvollziehbar registriert wird.

23.4 Rotlichtmissachtung

Anhand der Bilddokumentation muss ersichtlich sein, dass das Fahrzeug sich im Konfliktbereich mit anderen Verkehrsteilnehmern befindet (Fussgängerstreifen, Querverkehr, einbiegender Verkehr⁶, Gegenverkehr usw.) oder aufgrund der festgestellten Positionsveränderung auf den Folgeaufnahmen und der dadurch ermittelten Geschwindigkeit unausweichlich in diesen Kon-

⁶ BGE 108 IV 191: Sind vor einer Lichtsignalanlage zwei Haltelinien markiert - die eine vor, die andere nach einer jener Anlage vorgelagerten Verzweigung -, so hat der Längsverkehr schon vor der ersten Haltelinie zu warten, bis das Signal die Durchfahrt erlaubt.

fliktbereich hinein gefahren ist oder das Lichtsignal passiert hat (der Fahrer/die Führerin hat keine Sicht mehr auf das Lichtsignal).

Eine unerlaubte Richtungsänderung oder das Nichtfortsetzen einer Fahrt in Pfeilrichtung kann nur dann geahndet werden, wenn diese aufgrund einer eindeutigen Fahrzeugposition oder der bildlich festgehaltenen Fortsetzung der Fahrt klar erkennbar ist.

23.5 Nachfolgende Fahrzeuge

Die Lenker und Lenkerinnen von Fahrzeugen, welche dem die Aufnahme auslösenden Fahrzeug unmittelbar nachfolgen, dürfen ebenfalls geahndet werden.

VIII. Geschwindigkeitsmessungen mit nicht typengeprüften Schleifendetektoren in Rotlichtüberwachungsanlagen

Dabei handelt es sich um Messsysteme für Rotlichtüberwachung, kombiniert mit einer nicht typengeprüften Geschwindigkeitsmessung. Grundsätzlich dienen diese Geräte zur fotografischen Dokumentation von Rotlichtmissachtungen im Strassenverkehr. Da als Durchfahrtsindikator pro Fahrspur mehr als ein Sensor im Fahrbahnbelag eingelegt ist, besteht die Möglichkeit, damit die Geschwindigkeit des durchfahrenden Fahrzeuges zu bestimmen.

Die Detektion der Durchfahrtszeit mit Hilfe der in diesen Überwachungssystemen eingebauten Detektoren ist mit gewissen, technisch bedingten Unsicherheiten behaftet.

Diese Überwachungssysteme lösen deshalb bei jeder Missachtung zwei Fotografien in einem zum Voraus genau bestimmten Zeitabstand aus. Mit Hilfe einer standortspezifischen fotogrammetrischen Methode kann der im Datenfeld der Fotografie eingeblendete Geschwindigkeitswert verifiziert werden.

24. Einschränkungen bei Geschwindigkeitsmessungen mit nicht typengeprüften Schleifendetektoren in Rotlichtüberwachungsanlagen

Damit Geschwindigkeitsüberschreitungen, welche mit solchen Systemen erfasst werden, geahndet werden können, müssen folgende Bedingungen eingehalten werden:

- Jede Geschwindigkeitsüberschreitung muss mit Hilfe einer fotogrammetrischen Methode überprüft werden.
- Der Sicherheitsabzug richtet sich nach Artikel 8 Absatz 3 VSKV; es sind keine weiteren Sicherheitswerte zu berücksichtigen.

IX. Schlussbestimmungen

25. Aufhebung

Es werden aufgehoben die Weisungen vom:

- 11. April 1988 des Eidgenössischen Justiz- und Polizeidepartements (EJPD) über den Einsatz fotografischer Rotlicht-Überwachungsgeräte
- 15. August 1996 des Bundesamtes für Metrologie und Akkreditierung (METAS) über den Betrieb von Rotlicht-Überwachungsanlagen mit integrierter, jedoch nicht typengeprüfter Geschwindigkeitsmessanlage
- 10. August 1998 des Eidgenössischen Departements für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) über Geschwindigkeitskontrollen im Strassenverkehr und Ergänzungskreisschreiben (existiert nur in der deutschen Version) vom 27. November 1998
- sowie das Kreisschreiben des UVEK vom 18. Mai 1995 "Weisungen über Geschwindigkeitskontrollen im Strassenverkehr vom 15.12.1994 / Ausbildung des Kontrollpersonals"

26. Inkrafttreten

Diese Weisungen treten am 1. Oktober 2008 in Kraft.

Bundesamt für Strassen

Sig. Rudolf Dieterle

Rudolf Dieterle
Direktor