BAUTZEN
Institut für
Verkehrsrecht und
Verkehrsverhalten
Bautzen

Thema des Vortrags

Stiefkind Verkehrsüberwachung

Neubewertung oder Abwertung einer polizeilichen Aufgabe?

Prof. Dr. jur. Dieter Müller
Hochschule der Sächsischen Polizei (FH)

UK|BG

DVR
Deutscher Verkehrssicherheitsrat

© Prof. Dr. Dieter Müller 2011

Gliederung des Vortrags

Gliederung des Vortrags

1. Was ist Verkehrsüberwachung?
2. Wozu dient Verkehrsüberwachung?
3. Verkehrsüberwachung in Zahlen und Fakten
4. Verkehrsüberwachung im bundesdeutschen Recht
5. Praxis der Verkehrsüberwachung
6. Risiken und Wechselwirkungen
7. Diskussion

© Prof. Dr. Dieter Müller 2011

Begriffsklärung

Was ist Verkehrsüberwachung?

- Verkehrsüberwachung ist eine staatliche Aufgabe.
- Der Verkehr auf den öffentlichen Verkehrswegen soll …
  - beobachtet werden und
  - kontrolliert werden.
- **Zuwiderhandlungen** gegen Verkehrsnormen sollen **erkannt, verfolgt und geahndet** werden, um die zukünftige Verkehrsteilnahme fehlerfrei zu gestalten.
- **Verkehrsüberwachung** und **Ahndung** von Verhaltensfehlern stehen in einem direkten Zusammenhang.

© Prof. Dr. Dieter Müller 2011

Begriffsklärung

Was ist Verkehrsüberwachung?

- Verkehrsüberwachung kann nur im **systematischen Zusammenspiel** sämtlicher beteiligter staatlicher Instanzen die zu fordernden Ziele erreichen.
- Am System der Verkehrsüberwachung sind direkt oder indirekt beteiligt:
  - **Exekutive** (Ministerien, Verwaltungsbehörden, Polizei und Kommunen)
  - **Legislative** (Bund und Länder)
  - **Judikative** (Bund und Länder)

© Prof. Dr. Dieter Müller 2011

Sinn und Zweck

Wozu dient die Verkehrsüberwachung?

© Prof. Dr. Dieter Müller 2011

Sinn und Zweck

Wozu dient die Verkehrsüberwachung?

Die Verkehrsüberwachung soll einzig und allein dem Zweck dienen, die **Sicherheit der Menschen** auf deutschen Straßen vor Gefahren aus dem Verkehrsraum, dem Zustand von Fahrzeugen und dem Fehlverhalten von Verkehrsteilnehmern zu **schützen.**

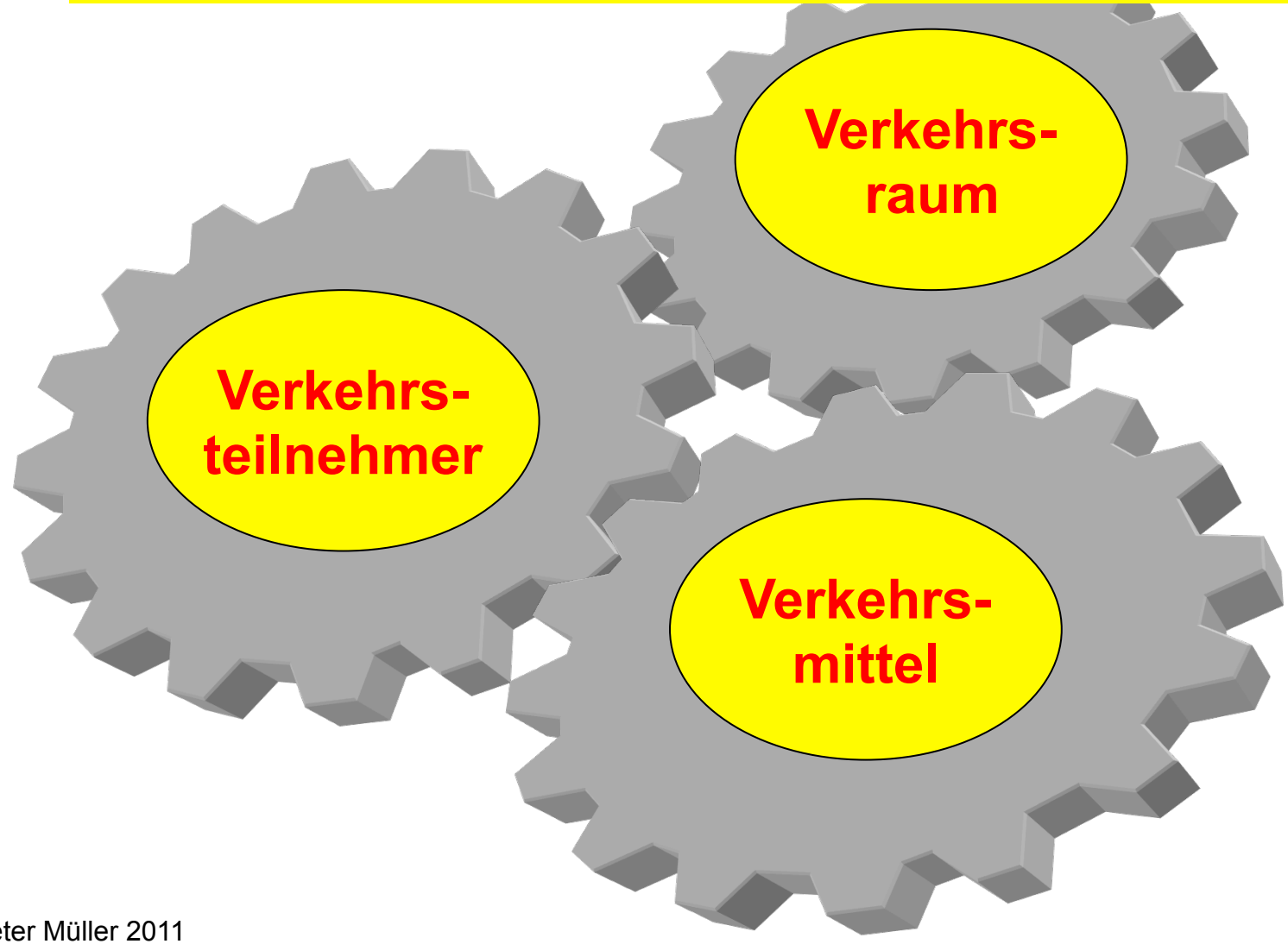
Verkehrsüberwachung ist Grundrechtsschutz

© Prof. Dr. Dieter Müller 2011

Institut für Verkehrsrecht und Verkehrsverhalten Bautzen

Was muss überwacht werden?

Sinn und Zweck



© Prof. Dr. Dieter Müller 2011

Institut für Verkehrsrecht und Verkehrsverhalten Bautzen

Was muss überwacht werden?

Sinn und Zweck

Geordnet
Übersichtlich
Zweckmäßig
Sicher

© Prof. Dr. Dieter Müller 2011

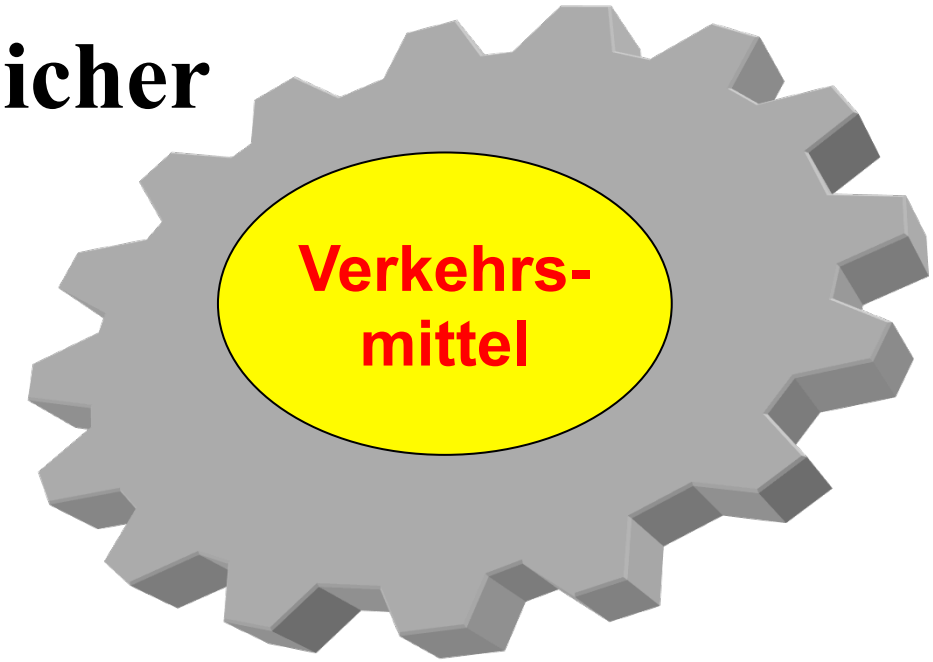
Institut für Verkehrsrecht und Verkehrsverhalten Bautzen

Was muss überwacht werden?

Sinn und Zweck

Umweltfreundlich

Sicher



© Prof. Dr. Dieter Müller 2011

Institut für Verkehrsrecht und Verkehrsverhalten Bautzen

Was muss überwacht werden?

Sinn und Zweck

Geeignet
Sicher

© Prof. Dr. Dieter Müller 2011

Institut für Verkehrsrecht und Verkehrsverhalten Bautzen

Wozu muss überwacht werden?

Sinn und Zweck

Erster Auftrag

- **Hilfsbedürftige** Verkehrsteilnehmer sind besonders zu schützen

Zweiter Auftrag

- **Schwächere** Verkehrsteilnehmer sind besonders zu schützen

Dritter Auftrag

- **Förderungswürdige** Verkehrsmittel sind zu bevorzugen

© Prof. Dr. Dieter Müller 2011

Institut für Verkehrsrecht und Verkehrsverhalten Bautzen

Wie muss überwacht werden?

Sinn und Zweck

Regelbefolgung durch die Verkehrsteilnehmer kann der Staat nur dann erwarten, wenn die Normen …

1. allgemein bekannt sind,
2. deren Sinn verstanden wird,
3. Kontrollen in einem fairen Rahmen stattfinden,
4. Kontrollen nicht für andere Zwecke als die der Verkehrssicherheit missbraucht werden.

© Prof. Dr. Dieter Müller 2011

Zahlen und Fakten

Von welchen Zahlen sprechen wir?

© Prof. Dr. Dieter Müller 2011

UK|BG

DVR Deutscher Verkehrssicherheitsrat

Zahlen und Fakten – Todesopfer 2010

Bundesland	Getötete insgesamt je Bundesland	Getötete je 1 Million Einwohner	Verkehrssünder 2008 neu im VZR je 1.000 Einwohner
Baden-Württemberg	494	46	51
Bayern	697	56	52
Berlin	44	13	32
Brandenburg	**192**	**76**	**98**
Bremen	13	20	69
Hamburg	22	12	40
Hessen	250	41	57
Mecklenburg-Vorpommern	**108**	**65**	**69**
Niedersachsen	479	60	67
NRW	**550**	**31**	**59**
Rheinland-Pfalz	205	51	39
Saarland	41	40	35
Sachsen	168	40	46
Sachsen-Anhalt	**157**	**67**	**38**
Schleswig-Holstein	108	38	36
Thüringen	120	53	55
Deutschland gesamt	**3.648**	**45**	**54**

http://www.destatis.de

Bundestag Drucksache 17/02650

Zahlen und Fakten – Unfallursachen

Was sind die Hauptunfallursachen?

Unfallursachen bei Unfällen mit Personenschaden	2008	2009	2010
Nicht angepasste Geschwindigkeit	55 710	56 874	55 610
Fehler beim Abbiegen, Wenden, Rückwärtsfahren, Ein- und Anfahren	61 035	59 316	53 236
Nichtbeachten der Vorfahrt	58 192	55 287	50 425
Ungenügender Abstand	44 635	44 437	42 017
Falsche Straßenbenutzung	28 160	26 002	24 360
Falsches Verhalten gegenüber Fußgängern	16 910	16 301	14 647
Alkoholeinfluss	18 383	16 513	14 237

Zahlen des Deutschen Statistischen Bundesamtes von http://www.destatis.de

© Prof. Dr. Dieter Müller 2011

Zahlen und Fakten – VZR

Wie viele Eintragungen erfolgen in das VZR?

Ursachen	1.1.2011
Im Verkehrszentralregister (VZR) registrierte Personen Anzahl Fahrerlaubnisinhaber in Deutschland (geschätzt)	8.995.000 ca. 54.000.000
Im Jahr 2009 registrierte Zuwiderhandlungen:	
Straftaten (insgesamt)	290.000
Ordnungswidrigkeiten (OWi)	**4.451.000**
Drogenverstöße (OWi + Straftaten)	191.000
Unerlaubtes Entfernen vom Unfallort	32.000
Häufigste OWi der Männer (Männer mit allgemeiner FE im ZFER am 1.1.2011: 17.438.197)	Geschwindigkeitsüberschreitung (2.267.000 Verstöße)
Häufigste OWi der Frauen (Frauen mit FE im ZFER: 11.837.667)	Geschwindigkeitsüberschreitung (619.000 Verstöße)

Zahlen des Kraftfahrt-Bundesamtes von http://www.kba.de

© Prof. Dr. Dieter Müller 2011

Zahlen und Fakten – VZR

Was wird in das VZR eingetragen?

Eingetragen werden sämtliche Verkehrsstraftaten sowie OWi ab einer Bußgeldhöhe von 40 €

Beispiele

1. Geschwindigkeitsverstoß mit Pkw ab Überschreitung von 21 km/h innerorts/außerorts
2. Abstandsverstoß mit weniger als 5/10 des halben Tachowertes bei mehr als 80 km/h
3. Überholen unter Nichtbeachten von Verkehrszeichen (Zeichen 276, 277)

© Prof. Dr. Dieter Müller 2011

Zahlen und Fakten

Zahlen, die zu denken geben …

- Im Jahr 2010 stieg bundesweit die Zahl der im Straßenverkehr getöteten Kinder im Vergleich zum Vorjahr um 16 % auf 104 Kinder an.
- **Fast jedes zweite getötete Kind verunglückte als Mitfahrer in einem Auto.**
- Bei den 18- bis 24-Jährigen ist das Unfallrisiko in dieser Altersgruppe (102 Getötete je 1 Million Einwohner) mehr als doppelt so hoch wie im Durchschnitt aller Altersgruppen (45 Getötete je 1 Million Einwohner).
- Die schlimmsten Folgen haben Unfälle verursacht durch eine „nicht angepasste Geschwindigkeit“. **40% aller Todesopfer** im Straßenverkehr 2010 gingen auf diese Unfallursache zurück.

© Prof. Dr. Dieter Müller 2011

Institut für Verkehrsrecht und Verkehrsverhalten Bautzen

Rechtsgrundlagen

Welche rechtliche Grundlagen regeln die Verkehrsüberwachung?

© Prof. Dr. Dieter Müller 2011

Rechtsgrundlagen

1. **Verfassungsrecht**

gibt Rahmen vor für ...

2. **Gesetze**

geben Rahmen vor für ...

3. **Rechtsverordnungen**

geben Rahmen vor für ...

4. **Allgemeine Verwaltungsvorschriften**

© Prof. Dr. Dieter Müller 2011

Rechtsgrundlagen

1. Ebene – Verfassung

1. Grundrecht auf Leben und körperliche Unversehrtheit gem. Art. 2 Abs. 2 Satz 1 GG

dient als staatlicherseits zu gewährende Schutzpflicht

2. Rechtsstaatsprinzip – Grundsatz der Verhältnismäßigkeit gem. Art. 20 Abs. 3 GG

a) Soll die Verhältnismäßigkeit zwischen einzusetzenden Mitteln und zu verfolgenden Zwecken staatlicher Maßnahmen sicherstellen

b) Soll ein Übermaß staatlicher Maßnahmen gegenüber Grundrechten der Bürger verhindern (= Übermaßverbot)

© Prof. Dr. Dieter Müller 2011

Rechtsgrundlagen

2. Ebene – Gesetze

1. Straßenverkehrsgesetz (StVG)

   Regelt die Zulassung von Personen und Fahrzeugen, einige Verkehrsstraftaten und Ordnungswidrigkeiten sowie Grundregeln der Schadenshaftung
2. Strafgesetzbuch (StGB)
3. Strafprozessordnung (StPO)
4. Ordnungswidrigkeitengesetz (OWiG)
5. Polizeigesetze von Bund und Ländern

   Regeln die Abwehr von Gefahren für die Menschen durch Eingriffsbefugnisse von Polizeibehörden

© Prof. Dr. Dieter Müller 2011

Rechtsgrundlagen

3. Ebene – Verordnungen

1. Straßenverkehrsordnung (StVO)
   a) Verhaltensregeln für Verkehrsteilnehmer
   b) Verkehrszeichen und –einrichtungen
   c) **Zuständigkeiten und Eingriffsrechte** von Verkehrsbehörden und Polizei
2. Straßenverkehrszulassungsordnung (StVZO)
   a) Bau- und Betriebsvorschriften für Fahrzeuge
   b) Rechte und Pflichten von Zulassungsbehörden
3. Fahrerlaubnis-Verordnung (FEV)
   a) Erteilung und Entziehung der FE
   b) Eignung zum Führen von Kfz
   c) Fahrerlaubnisklassen
   d) Ausländische FE
   e) Rechte und Pflichten von Fahrerlaubnisbehörden
4. Fahrzeug-Zulassungsverordnung (FZV)
   a) Zulassung von Fahrzeugen zum öffentlichen Verkehr
   b) Rechte und Pflichten von Zulassungsbehörden

© Prof. Dr. Dieter Müller 2011

Institut für Verkehrsrecht und Verkehrsverhalten Bautzen

Rechtsgrundlagen

4. Ebene – Verwaltungsvorschriften

1. Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur StVO (VwV-StVO) regelt Handhabungshinweise und Erklärungen zur Anwendung der StVO
2. Richtlinien (VwV) zur Verkehrsüberwachung
   a) Beinhalten generelle Regeln zur Verkehrsüberwachung für jedes Bundesland
   b) Regeln Zuständigkeiten und Eingriffsrechte von Polizei und Kommunen
3. Erlasse der Ministerien
   Generelle Weisungen an nachgeordnete Behörden

© Prof. Dr. Dieter Müller 2011

Rechtsgrundlagen

- Die Regeln zur Verkehrsüberwachung sind **wenig überschaubar** auf diverse Gesetze, Verordnungen und Verwaltungsrichtlinien **verteilt**.
- Es gibt **keine zentrale Vorschrift** in einem Bundesgesetz, die die Aufgabe der Verkehrsüberwachung bündelt.

© Prof. Dr. Dieter Müller 2011

Rechtsgrundlagen

- Die wichtigste rechtliche Grundlage der Verkehrsüberwachung (VwV Verkehrsüberwachung) hat den **geringsten rechtlichen Rang**.
- Dadurch ist die Verkehrsüberwachung der direkten **parlamentarischen Kontrolle entzogen**.

© Prof. Dr. Dieter Müller 2011

Rechtsgrundlagen

Erlass zur Verkehrssicherheitsarbeit der Polizei in NRW (2009)

3 Verkehrsüberwachung
3.1 Ziele

Im Rahmen der Verkehrsüberwachung sind insbesondere nachstehende **Ziele** zu verfolgen:

– Reduzierung von Verkehrsunfällen und Minderung der Folgen
– Förderung normgerechten Verkehrsverhaltens
– Stärkung des Sicherheitsgefühls der Bevölkerung

Dabei sind die Grundsätze der Polizeiarbeit sowie die **Fachstrategie Verkehrsunfallbekämpfung** zu berücksichtigen.
Verkehrsüberwachung ist mit der Verkehrsunfallprävention und der Öffentlichkeitsarbeit zu verzahnen.

© Prof. Dr. Dieter Müller 2011

Rechtsgrundlagen

Erlass zur Verkehrsüberwachung Sachsen (2003)

1.1 Anordnung und Koordinierung der Verkehrsüberwachung

Auf der Grundlage von Verkehrssicherheitslagebildern erstellen die Polizeipräsidien kalendermäßige **Jahreskonzeptionen** für die Verkehrsüberwachung.
Insbesondere aufgrund erkannter Schwerpunkte und Gefahren legen sie **Schwerpunkte** für die Verkehrsüberwachung fest.
Sie **koordinieren** direktionsübergreifende Einsätze für die ihnen nachgeordneten Dienststellen.
Sie sind angehalten, diese Einsätze mit den vergleichbaren angrenzenden Dienststellen der Nachbarländer **abzustimmen**.

1.2 Grundlagen für die Verkehrsüberwachung

Die Verkehrsüberwachung hat sich **an der Unfallentwicklung auszurichten**; ihre Wirksamkeit ist regelmäßig zu überprüfen.

© Prof. Dr. Dieter Müller 2011

Praxis der Verkehrsüberwachung

Was wird von Polizei und Kommunen tatsächlich überwacht?

© Prof. Dr. Dieter Müller 2011

Praxis der Verkehrsüberwachung

Beispiel – Alkoholkontrollen

1. Das **Dunkelfeld** wird bei Fahrten unter Alkoholeinfluss auf **1 : 600** geschätzt (Deutsche Hochschule der Polizei).
2. Polizeibeamte dürfen jeden Verkehrsteilnehmer, insbesondere Kraftfahrzeugführer, für Alkoholkontrollen ohne Anfangsverdacht und damit **präventiv** aus dem fließenden Verkehr heraus anhalten (§ 36 Abs. 5 StVO).
3. Verkehrsteilnehmer müssen an einer Alkoholkontrolle nicht aktiv mitwirken und dürfen eine Atemalkoholkontrolle verweigern.
4. Die Anordnung einer Blutentnahme steht unter Richtervorbehalt (§ 81 a StPO), d. h. nur bei Gefahr im Verzug sind auch Staatsanwälte und Polizeibeamte zur Anordnung berechtigt.
5. **Je mehr Alkoholkontrollen durch Polizeibeamte durchgeführt werden, desto mehr folgenlose Trunkenheitsfahrten werden entdeckt und geahndet (reines Kontrolldelikt, weil direkter Kontakt erforderlich).**
6. Je weniger Alkoholkontrollen durch Polizeibeamte durchgeführt werden, desto weniger folgenlose Trunkenheitsfahrten werden entdeckt und geahndet.
7. Die Polizei arbeitet mit **Verfolgungsindizes**, d. h. sie schreibt den Polizeibeamten vor, dass auf einen Verkehrsunfall unter Alkoholeinfluss eine bestimmte Anzahl folgenloser Trunkenheitsfahrten entdeckt werden muss.

© Prof. Dr. Dieter Müller 2011

Praxis der Verkehrsüberwachung

Beispiel – Alkoholkontrollen
Genügen die Regeln?

© Prof. Dr. Dieter Müller 2011

Praxis der Verkehrsüberwachung

Beispiel – Geschwindigkeitskontrollen

1. Das Dunkelfeld ist bei Geschwindigkeitsverstößen jeglicher Art unbekannt.
2. Polizeibeamte und Kommunen dürfen Geschwindigkeitskontrollen (mobil und stationär) durchführen.
3. Im Regelfall dürfen Kraftfahrzeugführer nach Geschwindigkeitsverstößen nur durch Polizeibeamte aus dem fließenden Verkehr heraus angehalten werden (§ 36 Abs. 5 StVO, Ausnahme: Baden-Württemberg, wo auch kommunale Vollzugsbedienstete ein Anhalterecht besitzen).
4. Die meisten Geschwindigkeitskontrollen sind Durchfahrtskontrollen ohne Anhaltevorgänge und damit keine Kontrolldelikte.
5. Kann der Fahrer nicht ermittelt werden (z. B. schlechte Bildqualität oder Ausländer), wird das Verfahren eingestellt.
6. **Kontrolliert werden nahezu ausschließlich die erlaubten Höchstgeschwindigkeiten und nicht die Hauptunfallursache der nicht angepassten Geschwindigkeit.**
7. **Die Polizei arbeitet nicht mit Verfolgungsindizes.**

© Prof. Dr. Dieter Müller 2011

Institut für Verkehrsrecht und Verkehrsverhalten Bautzen

Praxis der Verkehrsüberwachung

© Wikipedia

1. In manchen Bereichen arbeiten Polizei, Kommunen und die Deutsche Verkehrswacht präventiv mit Warnhinweisen.
2. Die Autofahrer werden nicht angehalten, sondern sehen ihre gefahrene Geschwindigkeit im Vorüberfahren auf einem Display.
3. Die Wirksamkeit dieser Messungen ist wissenschaftlich bislang noch nicht untersucht worden.

© Prof. Dr. Dieter Müller 2011

Risiken und Wechselwirkungen

Problem – Mangelhafte Absprachen

1. Aus Gründen der Effektivität sollte es regelmäßig zu strategischen Absprachen und konkreter Zusammenarbeit zwischen den an der Verkehrsüberwachung beteiligten kommunalen Behörden, Landes- und Bundesbehörden kommen.
2. In den Länder-Richtlinien zur Verkehrsüberwachung ist auch regelmäßig eine mehr oder minder deutlich formulierte Verpflichtung zur Absprache formuliert.
3. Die praktische Wirksamkeit, Häufigkeit und Qualität dieser Absprachen ist bis heute bundesweit nicht wissenschaftlich untersucht worden.
4. Absprachen finden nach allgemeiner Erfahrung nicht in allen Kommunen regelmäßig statt bzw. sind oft nicht verbindlich vereinbart und werden in Durchführung und ihren Ergebnissen nur selten kontrolliert.
5. **Durch diese isolierte Arbeitspraxis werden durch mangelhafte oder gar fehlende Absprachen Chancen zur Steigerung der Verkehrssicherheit enormen Ausmaßes verschenkt.**

© Prof. Dr. Dieter Müller 2011

Risiken und Wechselwirkungen

Problem – Unsystematische Kontrollen

1. Die **Einsatzzeiten** in der Verkehrsüberwachung variieren stark zwischen den kommunalen Behörden und der Polizei.
2. Die **Einsatzorte** in der Verkehrsüberwachung sind für Fahrzeugführer oft genau berechenbar.
3. Eine örtliche Ausrichtung auf **Unfallschwerpunkte** ist insbesondere bei Kommunen nur selten feststellbar (aussagekräftige wissenschaftliche Untersuchungen liegen nicht vor).
4. Die Polizeibeamten sind rund um die Uhr und von Montag bis Sonntag in der Verkehrsüberwachung des fließenden Verkehrs tätig, und zwar mit oder ohne technische Hilfsmittel, allerdings an Wochenenden regelmäßig ohne Unterstützung der Verkehrstechnik.
5. Kommunale Mitarbeiter in der Verkehrsüberwachung sind entweder mit mobilen Geschwindigkeitsmessanlagen oder zu Fuß zur Kontrolle des ruhenden Verkehrs im Einsatz, niemals zur Abstandsmessung und niemals zur mobilen Rotlichtmessung. Die Einsatzzeiten sind oft genau berechenbar (Früh- und Spätschicht bzw. Tagschicht, ohne Kontrollen an Sonn- und Feiertagen).

© Prof. Dr. Dieter Müller 2011

Risiken und Wechselwirkungen

Verkehrsüberwachung = Abzocke?

1. Der Begriff der **„Abzocke“** kann mit der behördlichen Festsetzung einer ungerechtfertigten Sanktion gegenüber einem fehlerhaften Verkehrsverhalten definiert werden.
2. Da die Sanktionen (Geldbußen, Punkte, Fahrverbot) im Bußgeldkatalog (Bkat) im Voraus genau festgelegt sind und allgemein zugänglich sind, gibt es per Definitionem **keine „Abzocke“** im deutschen Verkehrsrecht.
3. **Wer als Kontrollbehörde seine Überwachungsmaßnahmen ausschließlich oder im Schwerpunkt an monetären Argumenten orientiert, muss sich allerdings nicht darüber wundern, dass eine solche Behördenpraxis als „Abzocke“ empfunden wird.**

© Prof. Dr. Dieter Müller 2011

Risiken und Wechselwirkungen

Verkehrsüberwachung = Radarfalle?

1. Der Begriff der **„Radarfalle“** kann mit der behördlichen Taktik einer auf den ersten Blick nicht erkennbaren oder gar getarnten Platzierung der Messtechnik (Geschwindigkeit und Sicherheitsabstand) im Verkehrsraum definiert werden.
2. Nirgendwo im deutschen Recht ist gesetzlich festgeschrieben, dass die einzusetzende Messtechnik sichtbar im Verkehrsraum platziert werden muss.
3. Mit Ausnahme geringer technischer Messfehler werden durch die Messverfahren ausschließlich Fahrer festgestellt, die bestehende und allgemein bekannte Regelungen missachtet haben.
4. **Wer Gesetze übertritt, ist kein Opfer, sondern ein Täter.**

© Prof. Dr. Dieter Müller 2011

Risiken und Wechselwirkungen

Gelingende Verkehrsüberwachung

Wenn Verkehrsüberwachung gelingen soll, muss diese …

- **systematisch** geplant und umgesetzt werden,
- mit gut ausgebildetem und **motiviertem Personal** durchgeführt werden,
- in ihrer Wirksamkeit **kritisch** untersucht werden,
- von den Bürgern inhaltlich **akzeptiert** werden,
- **fair** und **transparent** umgesetzt werden.

© Prof. Dr. Dieter Müller 2011

Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit!

Haben Sie noch …

© Prof. Dr. Dieter Müller 2011

Informationsquellen

Informationsquellen zur Verkehrsüberwachung

Websites:

http://www.radarfalle.de
http://www.strafzettel.de
http://www.bmvbs.de
http://www.kba.de
http://www.dvr.de

sowie die Websites sämtlicher Automobilclubs

Literatur:

Müller, Dieter, BT-Kat-OWi – Leitfaden zur Rechtsanwendung, Kirschbaum Verlag, Köln 2007

Müller, Dieter, Systematische polizeiliche Verkehrssicherheitsarbeit – Versuch einer Bestandsaufnahme, in: **Zeitschrift für Verkehrssicherheit**, Heft 4/2002, S. 150 ff., S. 213 ff.

Müller, Dieter, Grundlagen der Verkehrsüberwachung und Ahndung von Verkehrsdelikten, in: **KommunalPraxis spezial**, Heft 1/2011, S. 33 ff.

Müller, Dieter, Die doppelte Geschwindigkeitsbegrenzung des § 3 Abs. 3 StVO, in: **KommunalPraxis spezial**, Heft 3/2011, S. 155 ff.

Müller, Dieter, Probleme der Ahndung von Verkehrsdelikten, in: **Polizei, Verkehr + Technik**, Heft 5/2011, S. 215 ff.

© Prof. Dr. Dieter Müller 2011