

Kurzgutachten zur rechtlichen Zulässigkeit und Machbarkeit einer interkommunalen Zusammenarbeit der Stadt Erkrath zur Durchführung der Geschwindigkeitsüberwachung auf Basis des §48 Abs. 2 Satz 2 OBG NRW

1. Management Summary

Das vorliegende Gutachten untersucht die rechtlichen und operativen Möglichkeiten der Stadt Erkrath, in interkommunaler Zusammenarbeit (IKZ) mit der Stadt Haan die Zuständigkeit für die Geschwindigkeitsüberwachung im fließenden Verkehr zu übernehmen. Die Prüfung basiert auf der Rechtsauffassung, die sich auf den geänderten §48 Abs. 2 Satz 2 des Ordnungsbehördengesetzes (OBG) Nordrhein-Westfalen und das erfolgreiche Modell der Städte Langenfeld und Monheim am Rhein beruft.

Die Analyse bestätigt, dass diese Rechtsauffassung zutreffend ist. Die ursprünglich den Kreisordnungsbehörden und großen kreisangehörigen Städten vorbehaltene Aufgabe wurde durch eine bewusste Gesetzesänderung des Landes NRW auf mittlere kreisangehörige Städte ausgeweitet. Die Inanspruchnahme dieser Möglichkeit obliegt dem Ermessen der Kommunen und kann im Wege der IKZ realisiert werden, um die notwendige Einwohnerzahl von mehr als 60.000 zu erreichen. Mit einer kombinierten Einwohnerzahl von über 76.000 erfüllen die Städte Erkrath (45.000) und Haan (31.000) diese zentrale Voraussetzung.

Die Fallstudie der Städte Langenfeld und Monheim am Rhein dient als Blaupause für die praktische Umsetzung. Diese Kommunen haben sich mittels einer öffentlich-rechtlichen Vereinbarung zusammengeschlossen, wobei die Bußgeldstelle zentral bei einer Kommune angesiedelt wurde und die Kosten nach Einwohnerzahl aufgeteilt werden. Der Fall verdeutlicht jedoch auch, dass eine präzise Ausgestaltung der Vereinbarung, insbesondere hinsichtlich der operativen Abläufe, entscheidend ist, um Verzögerungen durch die Kommunalaufsicht zu vermeiden.

Das Gutachten kommt zu dem Schluss, dass die Übernahme der Geschwindigkeitsüberwachung durch die Stadt Erkrath im Verbund mit der Stadt Haan sowohl rechtlich zulässig als auch operativ und finanziell machbar ist. Die hiermit verbundenen Vorteile umfassen eine Steigerung der Verkehrssicherheit an lokalen Gefahrenschwerpunkten, eine Entlastung der Polizei und die Generierung eigener Einnahmen, die zur Deckung der Kosten beitragen.

Empfehlung: Es wird empfohlen, dem Mobilitätsausschuss und dem Rat der Stadt Erkrath einen Antrag vorzulegen, der die Verwaltung beauftragt, Verhandlungen mit der Stadt Haan über eine öffentlich-rechtliche Vereinbarung zur gemeinsamen Wahrnehmung der Geschwindigkeitsüberwachung aufzunehmen.

2. Einführung und Problemstellung

2.1 Ausgangslage: Verkehrssicherheit in Erkrath

Die Sicherheit im Straßenverkehr stellt für die Bürgerinnen und Bürger der Stadt Erkrath seit Jahren ein zentrales Anliegen dar. Wie in der vorliegenden Presseerklärung der BmU-Fraktion und der WLH-Fraktion dargestellt, wird das Problem von zu schnell fahrenden Fahrzeugen – umgangssprachlich als „Raser“ bezeichnet – als eine erhebliche Bedrohung für die Verkehrssicherheit wahrgenommen. Dies betrifft insbesondere Anwohner von Straßen, die oft mit Rennstrecken verwechselt werden, und betrifft vor allem vulnerable Verkehrsteilnehmer wie Kinder und ältere Menschen.

2.2 Die Initiative der BmU-Fraktion und das Dilemma der Zuständigkeit

Seit geraumer Zeit wünscht sich die BmU-Fraktion, dass die Stadt Erkrath eigenständig Geschwindigkeitskontrollen durchführen kann. Bisher war dies jedoch nicht möglich. Die Rechtslage

in Nordrhein-Westfalen übertrug diese Aufgabe lediglich den großen kreisangehörigen Städten mit einer Einwohnerzahl von über 60.000 sowie dem Kreis Mettmann als Kreisordnungsbehörde. Als mittlere kreisangehörige Stadt mit rund 45.000 Einwohnern fällt Erkrath nicht in den Kreis der zuständigen Behörden. In der Konsequenz obliegt die Überwachung des fließenden Verkehrs in den Stadtgebieten von Erkrath und Haan (mit rund 31.000 Einwohnern) primär dem Kreis Mettmann [Nutzertext]. Dies führte in der Vergangenheit oft zu einem wahrgenommenen Kontrolldefizit, da die zuständige Behörde nicht immer in der Lage war, ausreichend auf Hinweise aus den kleineren Kommunen zu reagieren und an allen Gefahrenpunkten zu kontrollieren.

2.3 Zielsetzung des Gutachtens

Die BmU-Fraktion beruft sich in ihrer Initiative auf eine "neue Rechtsauslegung des §48 Abs. 2 Satz 2 OBG NRW", die es Städten wie Langenfeld und Monheim am Rhein ermöglicht hat, sich zur Übernahme der Aufgabe zusammenzuschließen, wenn ihre gemeinsame Einwohnerzahl 60.000 übersteigt. Dieses Gutachten hat die Aufgabe, diese Behauptung zu prüfen, die zugrundeliegende Rechtslage zu analysieren und ein konkretes, fundiertes Vorgehen für die Stadt Erkrath vorzuschlagen. Es dient als umfassende Grundlage für eine politische Entscheidung im Mobilitätsausschuss und im Rat der Stadt.

3. Rechtliche Grundlagen der Zuständigkeit für die Geschwindigkeitsüberwachung in NRW

3.1 Der rechtliche Rahmen: §48 OBG NRW

Die Zuständigkeiten für die Wahrnehmung ordnungsbehördlicher Aufgaben sind in Nordrhein-Westfalen maßgeblich im Ordnungsbehördengesetz (OBG NRW) geregelt. Bis vor Kurzem war die Zuständigkeit für die Geschwindigkeitsüberwachung und die Befolgung von Lichtzeichenanlagen an Gefahrenstellen im Straßenverkehr nach §48 Absatz 2 Satz 2 OBG NRW auf die Kreisordnungsbehörden – also die Kreise und kreisfreien Städte – und die großen kreisangehörigen Städte beschränkt. Diese Regelung führte dazu, dass Kommunen mit weniger als 60.000 Einwohnern wie Erkrath und Haan nicht eigenständig im fließenden Verkehr kontrollieren durften. Die Gemeinden hatten keine eigene Zuständigkeit in diesem Bereich, außer im ruhenden Verkehr.

3.2 Die "neue Rechtsauslegung" und Gesetzesanpassung

Die im Fraktionsantrag der BmU-Erkrath als "neue Rechtsauslegung" bezeichnete Grundlage stellt keine bloße juristische Neuinterpretation einer bestehenden Norm dar, sondern ist das Ergebnis einer bewussten Gesetzesänderung. Diese Änderung geht auf langjährige Forderungen der kommunalen Spitzenverbände in NRW zurück, insbesondere des Städte- und Gemeindebundes (StGB NRW), der sich für eine Ausweitung der Kontrollbefugnisse auf mittlere kreisangehörige Kommunen (25.000 bis 60.000 Einwohner) stark gemacht hat. Die Verbände argumentierten, dass die Verkehrssicherheit in vielen Teilen des Landes nicht gleichermaßen gewährleistet sei und die zuständigen Behörden (Kreise und Polizei) die Hinweise kleinerer Kommunen nicht ausreichend berücksichtigen könnten.

Das Ministerium für Inneres und Kommunales NRW hat diese Forderungen aufgegriffen. Innenminister Ralf Jäger erklärte, dass die Änderung den Ordnungsämtern erlaubt, überall dort zu kontrollieren, wo zu schnell gefahren wird, um die Sicherheit zu erhöhen. Das Ziel ist es, die Verkehrssicherheit zu erhöhen und gleichzeitig die Landespolizei zu entlasten. Die Gesetzesänderung erweitert die Zuständigkeit in §48 Abs. 2 Satz 2 OBG auf die mittleren kreisangehörigen Städte. Die Übernahme dieser Aufgabe ist für die Kommunen selbst nicht verpflichtend, sondern liegt "im eigenen Ermessen". Dies etabliert ein Optionsmodell, bei dem sich Kommunen bewusst für oder gegen die Wahrnehmung der Aufgabe entscheiden können, was im Falle einer Entscheidung die Einleitung eines formellen Antragsverfahrens voraussetzt. Die im Antrag beschriebene

"Rechtsauslegung" ist somit die konkrete Anwendung dieser geänderten Rechtslage auf eine interkommunale Kooperation.

4. Das Modell der interkommunalen Zusammenarbeit (IKZ) als Lösungsweg

4.1 Allgemeine Rechtsgrundlagen der IKZ

Die interkommunale Zusammenarbeit (IKZ) ist ein bewährtes Instrument zur Stärkung der kommunalen Selbstverwaltung und zur Effizienzsteigerung bei der Erfüllung öffentlicher Aufgaben. Sie ermöglicht es Kommunen, Ressourcen zu bündeln, Kosten zu teilen und die Handlungsfähigkeit auch bei kleineren Einheiten zu erhalten. In Nordrhein-Westfalen ist die IKZ in verschiedenen Rechtsformen möglich, wobei für die Übernahme von Ordnungsaufgaben eine öffentlich-rechtliche Vereinbarung als gängiges und passendes Instrument dient. Der Städte- und Gemeindebund NRW hebt hervor, dass die IKZ bereits in anderen Handlungsfeldern, wie zum Beispiel dem kommunalen Ordnungsdienst, eine gelebte und erfolgreiche Praxis darstellt.

4.2 Die IKZ als juristischer Hebel für Erkrath und Haan

Die im Fraktionsantrag erwähnte Möglichkeit, sich zur Geschwindigkeitsüberwachung zusammenzuschließen, beruht auf der gesetzlichen Voraussetzung der Einwohnerzahl von 60.000. Weder Erkrath (ca. 45.000 Einwohner) noch Haan (ca. 31.000 Einwohner) erreichen diese Schwelle alleine [Nutzertext]. Durch eine interkommunale Zusammenarbeit können die beiden Kommunen jedoch ihre Einwohnerzahlen addieren, um die rechtliche Mindestvoraussetzung zu erfüllen. Die kombinierte Einwohnerzahl der beiden Städte liegt bei über 76.000, womit die Bedingung von über 60.000 Einwohnern zweifelsfrei erfüllt ist. Die öffentlich-rechtliche Vereinbarung würde somit als juristischer Hebel dienen, um die Zuständigkeit von der übergeordneten Kreisordnungsbehörde auf die lokalen Kommunen zu übertragen.

5. Fallstudie: Die interkommunale Zusammenarbeit Langenfeld und Monheim

Die erfolgreiche Kooperation der Städte Langenfeld und Monheim am Rhein bietet ein praxisnahes Beispiel für die Umsetzung der interkommunalen Zusammenarbeit bei der Geschwindigkeitsüberwachung im Kreis Mettmann. Die Analyse dieser Fallstudie liefert wertvolle Erkenntnisse für die Konzeption einer ähnlichen Zusammenarbeit zwischen Erkrath und Haan.

5.1 Rechtliche und operative Struktur

Die Städte Langenfeld und Monheim am Rhein, die bereits über eine langjährige IKZ in verschiedenen Bereichen verfügen, haben sich im Rahmen einer öffentlich-rechtlichen Vereinbarung zur gemeinsamen Geschwindigkeitsüberwachung im fließenden Verkehr zusammengeschlossen. Diese Vereinbarung wurde von den zuständigen Landesministerien für zulässig erklärt.

Operativ wurde das Modell auf eine zentrale Aufgabenwahrnehmung ausgerichtet: die Stadt Langenfeld hat die Aufgabenträgerschaft für die Stadt Monheim am Rhein übernommen. Im Zentrum dieser Kooperation steht die gemeinsame Bußgeldstelle, die bei der Stadt Langenfeld eingerichtet wurde. Diese zentrale Stelle ist für die Ahndung aller in beiden Städten festgestellten Verstöße verantwortlich, was die Effizienz der Verwaltungsprozesse erhöht und doppelte Strukturen vermeidet. Die Kosten für Personal, Arbeitsplatz und Verbrauchsmaterialien der Bußgeldstelle richten sich im ersten Vertragsjahr nach den Einwohnerzahlen der beiden Kommunen. Jede Kommune trifft weiterhin eigenständig die Entscheidung über die jeweiligen Messpunkte und Standorte der Überwachungsgeräte innerhalb ihres Stadtgebiets. Beide Städte setzen dabei sogenannte semi-stationäre Überwachungsgeräte ein, die umgangssprachlich auch als "Blitzer-Anhänger" bekannt sind. Die Anschaffung der Geräte erfolgte im Rahmen eines gemeinsamen Ausschreibungsverfahrens.

5.2 Herausforderungen und behördliche Prüfung

Die Fallstudie Langenfeld/Monheim ist nicht nur ein Modell für den Erfolg, sondern dient auch als Warnung vor potenziellen Hürden. Der geplante Start der Geschwindigkeitsüberwachung verzögerte sich, weil die Bezirksregierung Einwände gegen den ausgehandelten Vertrag erhob. Konkret beanstandete die Bezirksregierung, dass der Stadt Monheim "zu weitgehende Kompetenzen" bei der konkreten Umsetzung eingeräumt worden seien. Der Streitpunkt lag in der operativen Detailfrage, ob die Aufstellung der Blitzer in Monheim durch die Stadt selbst oder wie in Langenfeld durch einen Dienstleister erfolgen sollte.

Diese Verzögerung offenbart, dass die Genehmigung einer IKZ-Vereinbarung durch die Kommunalaufsicht keine reine Formsache ist. Die Aufsichtsbehörde prüft die genaue Verteilung von Verantwortlichkeiten und Kompetenzen detailliert. Die Vereinbarung muss daher präzise und juristisch unanfechtbar formuliert sein, um reibungslose Abläufe zu gewährleisten und behördliche Beanstandungen zu vermeiden. Das Erkrath-Haas-Modell muss diese Lektion berücksichtigen und eine klare, rechtssichere Aufgabenteilung festlegen.

6. Machbarkeitsanalyse für die Stadt Erkrath

6.1 Prüfung der Einwohnerzahl-Voraussetzung

Die Grundvoraussetzung für die Übernahme der Geschwindigkeitsüberwachung im Wege der interkommunalen Zusammenarbeit ist die kumulierte Einwohnerzahl von 60.000. Mit 45.000 Einwohnern in Erkrath und 31.000 Einwohnern in Haas [Nutzertext] ergibt sich eine Summe von 76.000. Diese Zahl liegt deutlich über dem erforderlichen Quorum, womit die rechtliche Grundvoraussetzung für die Übertragung der Zuständigkeit erfüllt ist.

6.2 Optionen für die Ausgestaltung der Vereinbarung

Die Städte Erkrath und Haas können aus verschiedenen Modellen für die Ausgestaltung ihrer öffentlich-rechtlichen Vereinbarung wählen, um die Aufgabe der Geschwindigkeitsüberwachung gemeinsam wahrzunehmen.

- **Modell Langenfeld/Monheim:** Eine Stadt übernimmt die Aufgabenträgerschaft und betreibt die Bußgeldstelle für beide Kommunen. Dieses Modell bietet den Vorteil einer zentralisierten, effizienten Verwaltung und vermeidet den Aufbau redundanter Strukturen. Die andere Kommune erhält ein Mitwirkungsrecht bei der Standortwahl.
- **Modell Remagen/Bad Breisig:** Die Kosten und Erlöse werden hälftig zwischen den Kommunen geteilt. Dieses Modell könnte eine Alternative sein, wenn beide Kommunen eine gleichmäßige finanzielle Verteilung wünschen. Die Zuständigkeit für das Personal und die Bußgeldstelle würde in diesem Fall ebenfalls bei einer Kommune liegen, die die Kosten dann hälftig erstattet bekäme.

Beide Modelle sind gangbare Wege, wobei die Zentralisierung der Bußgeldstelle aus Gründen der Effizienz und der juristischen Fachkenntnis als besonders vorteilhaft erachtet wird.

6.3 Ablauf der Umsetzung

Die Umsetzung des Projekts würde folgende Schritte umfassen:

1. **Politische Beschlussfassung:** Mobilitätsausschuss und Rat der Stadt Erkrath fassen auf Basis des vorliegenden Gutachtens einen Grundsatzbeschluss, der die Verwaltung zur Aufnahme von Verhandlungen mit Haas ermächtigt.

2. **Verhandlung und Entwurf:** Die Verwaltungen von Erkrath und Haan arbeiten einen Entwurf der öffentlich-rechtlichen Vereinbarung aus. Dabei sollten die Erfahrungen aus dem Fall Langenfeld/Monheim berücksichtigt werden, um eine klare und unzweideutige Regelung der operativen Kompetenzen zu gewährleisten.
3. **Genehmigung durch die Kommunalaufsicht:** Der fertiggestellte Entwurf der Vereinbarung muss der Kommunalaufsicht (Bezirksregierung) zur Genehmigung vorgelegt werden.
4. **Operative Umsetzung:** Nach Genehmigung können die operativen Schritte eingeleitet werden, wie die Einstellung von qualifiziertem Personal für die Bußgeldstelle und die Beschaffung der notwendigen technischen Geräte im Rahmen einer gemeinsamen Ausschreibung.

7. Wirtschaftliche und personelle Aspekte

7.1 Finanzielle Betrachtung

Die Übernahme der Geschwindigkeitsüberwachung ist nicht nur aus verkehrspolitischen, sondern auch aus finanziellen Gründen attraktiv. Im Gegensatz zur bisherigen Situation, in der die Einnahmen aus Bußgeldern an den Kreis Mettmann flossen, verbleiben die Einnahmen aus Verwarn- und Bußgeldern bei der Kommune, die die Aufgabe selbst wahrnimmt.

Die finanzielle Attraktivität des Modells beruht jedoch nicht allein auf den Einnahmen, sondern vor allem auf der Effizienz, die durch die interkommunale Zusammenarbeit erreicht wird. Die Anschaffungskosten für die Messgeräte und die Kosten für die Einrichtung und den Betrieb einer Bußgeldstelle sind erheblich. Durch die Aufteilung dieser Kosten auf zwei Kommunen und die Zentralisierung der Verwaltung in einer spezialisierten Stelle werden die Fixkosten pro Kommune deutlich gesenkt. Die Bußgeldeinnahmen können diese Kosten voraussichtlich decken und möglicherweise einen Haushaltsüberschuss generieren. Die Kostenteilung kann sich entweder an der Einwohnerzahl orientieren, wie es in Langenfeld und Monheim vorgesehen ist, oder gleichmäßig erfolgen, wie es das Modell Remagen/Bad Breisig vorsieht.

Finanzierungsmodell	Vorteile	Nachteile
Aufteilung nach Einwohnerzahl	Gerechte Verteilung der Kosten basierend auf dem Anteil der Bevölkerung; größere Stadt trägt höheren Anteil, hat aber auch mehr Kontrollpunkte.	Möglicherweise komplexe jährliche Neuberechnung; Einnahmen hängen von festgestellten Verstößen ab, nicht von der Einwohnerzahl.
50/50-Teilung der Kosten und Erlöse	Einfache und transparente Verteilung; Kosten und Erlöse werden unabhängig vom Einwohnerverhältnis gleichmäßig geteilt.	Eine Stadt mit höherer Einwohnerzahl oder einem höheren Aufkommen an Verstößen könnte sich benachteiligt fühlen, da die Einnahmen pro Einwohner geringer ausfallen könnten.

In Google Sheets exportieren

7.2 Personelle und technische Anforderungen

Die Übernahme der Aufgabe erfordert sowohl die Beschaffung von Technik als auch die Einstellung von qualifiziertem Personal. Das Modell Langenfeld/Monheim zeigt, dass die Anschaffung der notwendigen Messtechnik, beispielsweise von semistationären Blitzer-Anhängern, über ein

gemeinsames Ausschreibungsverfahren effizient erfolgen kann. Diese Geräte haben den Vorteil, dass sie autonom arbeiten und den Personaleinsatz vor Ort auf ein Minimum reduzieren.

Zwingend erforderlich ist jedoch die Einstellung von qualifiziertem Personal für die Bußgeldstelle. Diese Fachkräfte sind für die Bearbeitung der Verwarn- und Bußgeldverfahren sowie aller damit verbundenen Verwaltungsarbeiten verantwortlich. Die Messungen selbst erfordern grundsätzlich den Einsatz einer Bedienerkraft, um die Einhaltung der Vorschriften sicherzustellen und die Gerätedaten zu verarbeiten. Die Einrichtung einer zentralen Bußgeldstelle bei einer der beiden Kommunen ermöglicht es, eine kritische Masse an spezialisiertem Personal aufzubauen, das die juristisch komplexen Vorgänge sicher abwickeln kann.

8. Anlagen

- Quellenverzeichnis der zur Erstellung des Gutachtens herangezogenen Recherchematerialien.

Im Bericht verwendete Quellen



kommunen.nrw

[Gesetzentwurf der Landesregierung Entwurf eines Gesetzes zur Anpassung des Polizeigesetzes des Landes Nordrhein- Westfalen und - Kommunen in NRW](#)

[Wird in einem neuen Fenster geöffnet](#)

interkommunales.nrw

[Öffentlich-rechtliche Vereinbarung zwischen der Stadt Langenfeld und der Stadt Monheim am Rhein über die interkommunale Zusammenarbeit bei der Geschwindigkeitsüberwachung](#)

[Wird in einem neuen Fenster geöffnet](#)



[lokalkompass.de](https://www.lokalkompass.de)

[Langenfeld: Start der Blitzer-Maßnahmen verschoben: Warum der Start der stadteigenen Geschwindigkeitsmessungen sich verzögert - Lokalkompass](#)

[Wird in einem neuen Fenster geöffnet](#)

ZJS

[zjs-online.com](https://www.zjs-online.com)

[Aktuelle Rechtsprechung zur semistationären Geschwindigkeitsüberwachung auf Autobahnen an Gefahrenstellen durch die Kreisordnungsbehörde in NRW - ZJS-Online](#)

[Wird in einem neuen Fenster geöffnet](#)



[kommunen.nrw](https://www.kommunen.nrw)

[Verkehrssicherheit erhöhen durch mehr Spielraum bei Kontrollen - Kommunen in NRW](#)

[Wird in einem neuen Fenster geöffnet](#)



im.nrw

[Bekanntmachung der Neufassung des Gesetzes über Aufbau und Befugnisse der Ordnungsbehörden - Ordnungsbehördengesetz \(OBG\) - Ministerium des Inneren NRW](#)

[Wird in einem neuen Fenster geöffnet](#)



kommunen.nrw

[Mehr Verkehrssicherheit durch eigene Kontrollen - Kommunen in NRW](#)

[Wird in einem neuen Fenster geöffnet](#)



land.nrw

[Kommunen können Blitzer flexibler einsetzen / Innenminister Jäger: Neue Regelung ist besonders transparent / Verkehrsminister Groschek: Ein wichtiger Beitrag zu mehr Verkehrssicherheit | Land.NRW](#)

[Wird in einem neuen Fenster geöffnet](#)



kommunen.nrw

[Ministerium des Innern des Landes Nordrhein-Westfalen 40190 Düsseldorf Per E-Mail - Kommunen in NRW](#)

[Wird in einem neuen Fenster geöffnet](#)



[foerderdatenbank.de](#)

[Förderprogramme - Förderung der interkommunalen Zusammenarbeit - Förderdatenbank](#)

[Wird in einem neuen Fenster geöffnet](#)



[langenfeld.de](#)

[Geschwindigkeitsüberwachung startet: „Vivien“ verbessert Verkehrssicherheit - Langenfeld](#)

[Wird in einem neuen Fenster geöffnet](#)



[rl-langenfeld.active-city.net](#)

[Geschwindigkeitsüberwachung startet: „Vivien“ verbessert Verkehrssicherheit - Langenfeld](#)

[Wird in einem neuen Fenster geöffnet](#)

[remagen-ratsinformation.de](#)

[SessionNet | Übernahme Geschwindigkeitskontrollen - Abschluss ...](#)

[Wird in einem neuen Fenster geöffnet](#)



radioneandertal.de

[Langenfeld & Monheim: eigene Blitzer - Radio Neandertal](#)

[Wird in einem neuen Fenster geöffnet](#)



cdu-sankt-augustin.de

[Interkommunale Zusammenarbeit für mobile Geschwindigkeitsmessung | Christlich-Demokratische Union - CDU Sankt Augustin](#)

[Wird in einem neuen Fenster geöffnet](#)

recht.nrw.de

[Anlage I Geschwindigkeitsüberwachung - Recht NRW](#)

[Wird in einem neuen Fenster geöffnet](#)