



Aktenzeichen:
21 OWi 509 Js 35740/15



Amtsgericht Mannheim

Beschluss

In dem Bußgeldverfahren gegen

geboren am

Verteidiger:

wegen Verkehrsordnungswidrigkeit

hat das Amtsgericht Mannheim durch die Richterin am Amtsgericht Schöpf am 29.11.2016 beschlossen:

Das Bußgeldverfahren wird gemäß § 47 Abs. 2 OWiG eingestellt, da das Gericht eine Ahndung nicht für geboten hält.

Die Verfahrenskosten trägt die Staatskasse. Die eigenen notwendigen Auslagen trägt die Betroffene selbst.

Gründe:

Der Betroffenen lag mit Bußgeldbescheid des Regierungspräsidiums, Zentrale Bußgeldstelle vom 25.08.2015 eine Geschwindigkeitsüberschreitung auf der BAB 61 Richtung Heilbronn zur Last, die mit einer Geldbuße von 80 EUR geahndet werden sollte.

Die Messung erfolgte mit einem Lasergerät der Firma Vitronic PoliScan Speed PS - 629690 - 231291 - 239.

Diese Messmethode hat unter anderem das Oberlandesgericht Karlsruhe mit Beschluss vom 24.10.2014 (Aktenzeichen 2 (7) BSsBs 454 14, 2 (7) 454 / 14 - AK 138 / 14) als sogenanntes standardisiertes Messverfahren bezeichnet. Es ergäbe sich jedenfalls dann kein Anhaltspunkt für eine Fehlmessung, wenn sich aus der Diskrepanz zwischen dem Messergebnis und dem Wert aus der Berechnung der Zusatzdaten keine Abweichung außerhalb der Verkehrsfehlergrenze ergäbe.

Die durchgeführte Beweisaufnahme ergab aber vorliegend, dass es aufgrund der Durchführung der Messung durchaus Abweichungen oberhalb der Verkehrsfehlergrenze geben kann, ohne dass dies auf die Richtigkeit oder Fehlerhaftigkeit der Messwertbildung Einfluss nehmen müsste, so der sachverständige Zeuge Dr. Heiko Frohn von der Herstellerfirma.

Allgemein wird angenommen, dass ein standardisiertes Verfahren vorliegt, wenn die Bedingungen der Anwendbarkeit und der Ablauf so festgelegt sind, dass unter gleichen Bedingungen gleiche Ergebnisse zu erwarten sind. Dass Abweichungen bei der Referenzstrecke der PTB in einem Größenbereich von plus / minus 3 Prozent vorkommen können, gab der Sachverständige Dipl. Physiker Johannes Kupper bekannt. Zu dem Ergebnis, dass bei der hier konkret zu beurteilenden Messreihe in der Spitze eine Abweichung von 5,57 Prozent vom Messwert zum Nachteil des gemessenen Fahrzeugs vorkam, bestätigte der Sachverständige Dipl.-Ing. Roland Blatt.

Jedenfalls war ursprünglich wohl angedacht, eine (neue) Messmethode gerichtlich einer Überprüfung zuzuführen und im Falle, sie bewähre sich im Alltag, die Beweisaufnahme nur noch im reduzierten Umfang zu verlangen. Daraus wurde mit Einführung der Digitalisierung und dem herbeigeführtem Mangel an Plausibilisierungsmöglichkeiten, beispielsweise den Annullierungsraten, ein System eingeführt, dass dem Betroffenen eine Beweislastumkehr verbunden mit einer Beweismittelzugangsverhinderung gleichkommt.

Dies gilt jedoch nicht nur für den Betroffenen, sondern auch für den Richter. Er sieht sich einer Situation gegenüber, die ihm bei einem standardisierten Verfahren eine Beweisführung faktisch unmöglich macht. Er selbst kann nur auf die Arbeit der PTB vertrauen, denn „ mit der Zulassung erklärt die PTB im Wege eines Behördengutachtens (antizipiertes Sachver-

ständigengutachten), dass bei dem zugelassenen Gerät ein durch Normen vereinheitlichtes (technisches) Verfahren vorliegt, bei dem die Bedingungen seiner Anwendbarkeit und sein Ablauf so festgelegt sind, dass unter gleichen Voraussetzungen gleiche Ergebnisse zu erwarten sind.“ Dann jedoch gilt nach OLG Karlsruhe (aaO), dass eine nähere Überprüfung nur geboten ist, wenn im konkreten Fall Anhaltspunkte für eine Fehlmessung gegeben sind. Um derartige Umstände zu finden, braucht es aber der Sachkunde, über die weder das Gericht, noch in der Regel der Betroffene und sein Verteidiger verfügen. Das bedeutet im Ergebnis, die Bauartzulassung der PTB ersetzt die gerichtliche Prüfung in einer dem Prozessrecht unterliegenden Beweisaufnahme.

Dies verschärft sich noch, folgt man dem Oberlandesgericht Frankfurt (zitiert in beck online, Beschluss vom 26.08.2016, Aktenzeichen 2 Ss 589 / 16), dass der einzelne Betroffene aus datenschutzrechtlichen Gründen keinen Anspruch auf die Beiziehung der kompletten Messreihe habe.

Denn es gibt Fehlerquellen, die sich erst bei der Auswertung eben jener zeigen, so die bereits beschriebenen Abweichungen hinsichtlich der Verkehrsfehlergrenze.

Eine weitere mögliche Fehlerquelle erfordert ebenfalls die Beurteilung mehrerer Messungen über die Einzelmessung hinaus.

Nach Auffassung vieler Oberlandesgerichte gibt die Prüfung und Zulassung durch die PTB die Sicherheit, dass eine zuverlässige Messung erfolgt. Es gibt jedoch Umstände, die den Sachverständigen Dipl. Phys. Kupper zu keiner Antwort auf die Frage veranlasste, ob angesichts dieser noch zu erörternden Umstände er die Korrektheit der Messwertbildung bejahen könnte.

Die Messwertbildung findet dergestalt statt, dass die vom LIDAR - Messwertaufnehmer aufgenommenen Rohdaten im Messrechner zunächst als einzelne Objektpunkte zu Objekten, also Fahrzeugmodellen gebündelt werden . Sie werden innerhalb des Messbereichs verfolgt, um die Fahrzeuggeschwindigkeit zu ermitteln. Für jedes Fahrzeug ergibt sich dabei als Geschwindigkeitsmesswert eine mittlere Geschwindigkeit im Messbereich.

Dabei sind die Objektpunkte gemessene Werte, die Entfernungswerte der daraus gebildeten Objekte berechnete Werte.

Der implantierte Messalgorithmus, über den die Messwertbildung erfolgt, betrachtet dabei den Messbereich, den die Bauartzulassung mit 20 bis 50 Meter angibt. Im Vorfeld und Nachfeld werden jedoch ebenso Rohdaten erfasst, die Eingang in die Messwertbildung finden, indem sie, vom Messalgorithmus nicht dahingehend geprüft sind, ob sie im Messbereich erfasst wurden und erst dort zu Objekten gebündelt wurden. Das bedeutet, das Gerät prüft im zugelassenen Messbereich nicht, ob originäre Messwerte (Weg - und Zeitangaben) oder bereits veränderte, geglättete, angepasste oder korrigierte Daten zur Messwertbildung beitragen. Wie bereits ausgeführt, konnte der Vertreter der PTB die Frage, ob diese Art der Messwertbildung korrekt ist und zuverlässige Ergebnisse erbringt, mit anderen Worten, wie sich diese Tatsache tatsächlich auswirkt oder auswirken kann, nicht beantworten.

Sie widerspricht jedenfalls der Bauartzulassung, wenn dort ausgeführt wird, dass außerhalb des Messbereichs detektierte Objektpunkte bei der Messwertbildung nicht berücksichtigt werden.

Um die Größenordnung der Abweichungen, die vorkommen, zu nennen: die PTB gab diese im Juni 2016 mit 0,5 bis 1 Meter an, der Sachverständige Dipl. Ing. Bladt fand in der hier gegenständlichen Messreihe bei 5,2 Prozent der Messungen Abweichung über 50 Metern und bei 53 Prozent der Messungen Unterschreitung der 20 Meter. Die bis bekannte höchste Abweichung betrug 2,68 Meter.

Dies bedeutet im Ergebnis, das Messgerät entspricht nicht der Bauartzulassung in wesentlichen Teilen, nämlich der Messwertermittlung. Oder umgekehrt, das Gerät misst anders als in der Bauartzulassung beschrieben.

Daraus ergibt sich auch, dass bei jeder einzelnen Messung zu prüfen ist, ob die zur konkreten Messwertbildung beitragenden Rohdaten die Bedingungen der Bauartzulassung einhalten oder nicht.

Diese Umstände wecken Zweifel, insbesondere, da es weder dem sachverständigen Zeugen Dr. Frohn von der Firma Vitronic noch dem Sachverständigen Dipl Phys. Kupper gelang darzutun, ob und wenn ja, inwieweit die Abweichungen Einfluss auf den ermittelten Messwert haben.

Bedenklich erscheint die Aussage der PTB:.

„ Die in der Falldatei enthaltenen Rohdaten stellen Hilfsgrößen dar. Eine Auswertung dieser Hilfsgrößen kann für eine externe, nachträgliche Plausibilisierung des geeichten Geschwindigkeitsmesswerts herangezogen werden. Diese nachträgliche Plausibilisierung darf aber nicht überbewertet werden, denn die Hilfsgrößen bzw. eine Auswertung der Hilfswerte und die damit verbundenen Fehlereinflüsse wurden einerseits nicht im Rahmen der Bauartzulassung geprüft und bewertet.....

Selbst bei gültigen Messungen ist es denkbar, dass der mittels Rohdaten bestimmte Geschwindigkeitsmesswert mehr als die Verkehrsfehlergrenzen vom geeichten Geschwindigkeitswert abweicht. "

Wie ausgeführt, tragen diese Rohdaten zur Messwertbildung bei (entgegen der Bauartzulassung).

Abschnitt 11 zu EO 18 - 11 limitiert die Verkehrsfehlergrenzen. § 37 Abs. 2 MessEG führt § 13 Abs. 1 EO fort. Danach endet die Eichfrist unbeschadet der Ursache und Häufigkeit der Nichteinhaltung der Verkehrsfehlergrenzen.

Solange die PTB die im Raum stehenden Fragen nicht hinreichend beantwortet, ist dem Gericht eine Entscheidung nicht möglich.

Schöpf
Richterin am Amtsgericht

