

– Beglaubigte Abschrift –



Amtsgericht St. Ingbert

Beschluss

24 OWi 78/25

In der Bußgeldsache

gegen

Verteidiger:

wegen Verkehrsordnungswidrigkeit

wird der Antrag auf gerichtliche Entscheidung vom 8. 1. 2025 betreffend Akteneinsicht zurückgewiesen.

D. Antragsteller trägt die Kosten des Verfahrens.

Gründe

Der Antrag auf gerichtliche Entscheidung ist unbegründet.

Der Antrag auf Herausgabe der Messdaten der gesamten Messreihe ist unbegründet.

Ein genereller Anspruch auf Überlassung der Messdaten der gesamten Messserie besteht nicht (vergl. OLG Frankfurt, B. vom 26.08.2016, Az 2 Ss-OWi 589/16, OLG Düsseldorf, B. vom 22.07.2015, Az IV-2 RBs 63/15, Bay. Oberstes LG, B. vom 04.01.2021, Az 202 ObOWi 1532/20, LG Saarbrücken, Beschluss vom 30.04.2020, 8 Q 35/).

Daran hat die Entscheidung des Verfassungsgerichtshofs des Saarlandes vom 27.04.2018, Lv 1/18, in welcher auf die Thematik gar nicht eingegangen wird, nichts geändert; genauso wenig

lässt sich ein solcher Anspruch aus dem Urteil des Verfassungsgerichtshofs des Saarlandes vom 05.07.2019, LV 7/17 herleiten. Nichts anderes ergibt sich aus der Entscheidung des Bundesverfassungsgerichts vom 12.11.2020, 2 BvR 1616/18 und vom 20.06.2023, BvR 116720 unter dem Aspekt, dass eine sachgerechte Eingrenzung des Informationszugangs geboten ist und angeforderte Daten/Informationen eine erkennbare Relevanz für die Verteidigung aufweisen müssen. Denn zum einen ergeben sich aus den Daten der gesamten Messreihe nach der – öffentlich zugänglichen – Stellungnahme der Physikalischen technischen Bundesanstalt (PTB) vom 30.03.2020 und 13.12.2023 keine brauchbaren Erkenntnisse für die gegenständliche Messung:

Gelegentlich wird immer noch behauptet, man müsse die gesamte Messreihe prüfen, um daraus eine Aussage über eine konkrete Einzelmessung treffen zu können. Dabei ist jedoch unmittelbar einsichtig, dass es für den Messwert einer konkreten Einzelmessung keinen sachlichen Zusammenhang mit den Messergebnissen für Fahrzeuge gibt, die in den Stunden davor und danach erfasst wurden. Andere Messwerte haben keine erkennbare Relevanz für die Messung des Betroffenen. Im Folgenden wird zunächst die Bedeutung des Begriffs „Messreihe“ erläutert, bevor dann die folgenden, manchmal gemachten Fehlannahmen und Fehlschlüsse über die Relevanz der Betrachtung der Messreihe richtiggestellt werden:

- Aus einem oder mehreren anderen Messergebnissen lasse sich angeblich etwas über die Messung des Betroffenen ableiten
- Man könne anhand der Messreihe angeblich die Zuverlässigkeit des Messgerätes überprüfen
- Man könne angeblich unplausible Messwerte finden, und diese hätten angeblich eine Relevanz für die Messung des Betroffenen.

Zum Schluss werden die Möglichkeiten einer Anonymisierung der Messreihendaten dargestellt, weil auch hierüber teils unrealistische Vorstellungen herrschen. An diese Stelle sei darauf hingewiesen, dass das Folgende keine bloßen theoretischen Überlegungen sind, sondern dass sich das Gesagte offenbar auch in der gerichtlichen Praxis bestätigt, wo dem Vernehmen nach auch nach Herausgabe der Daten einer ganzen Messreihe keine relevanten Einwendungen bezüglich der Messung eines Betroffenen gemacht werden. Es sei ebenfalls darauf hingewiesen, dass bei Herausgabe einer „gesamten Messreihe“ darin auch diejenigen Falldateien enthalten sind, die in der Bußgeldstelle vor Ausfertigung des Bußgeldbescheides aussortiert werden mussten, weil die Auswertekriterien nicht eingehalten waren. Werden diese Messungen durch Dritte irrtümlich mit ausgewertet, kann man zum Fehlschluss gelangen, das Messgerät habe falsch gemessen. Der PTB sind solche Irrtümer zum Beispiel aufgefallen bei Versuchen Dritter, angebliche Fehlmessungen des Geschwindigkeitsüberwachungsgerätes ES3.0 bei Fahrzeugen mit LED-Leuchten nachzuweisen.

<https://doi.org/10.7795/520.20231214> Seite 4 von 7 3.1 Was ist eine Messreihe überhaupt?

Eine Ursache für die irrtümliche Annahme einer Relevanz könnte sein, dass der messtechnische Fachbegriff „Messreihe“ möglicherweise falsch verstanden wird. In den PTB-Anforderungen, wo die Begriffsklärungen maßgeblich fixiert sind, wird „Messreihe“ so definiert: „Menge der Falldateien, die zwischen Messbeginn und Messende erstellt wurden.“ Wie der Begriff „Menge“ in der Definition schon impliziert, stehen die einzelnen Messungen der Messreihe kausal unverbunden nebeneinander, denn sie betreffen unterschiedliche Messgegenstände (nämlich die einzelnen Fahrzeuge). Einziges verbindendes Element ist, dass sie mit einem Messgerät ermittelt wurden, welches nicht nach jeder einzelnen Messung ab- und wieder aufgebaut wurde. Das ist im Unterschied zu einer Serie von Messungen des gleichen Gegenstandes zu sehen, z. B. die Gewichtszunahme eines Babys im Laufe des Wachstums. Dort kann man aus einer Messung eine ungefähre Erwartung (Plausibilisierung) ableiten, in welcher Spannweite das nächste Messergebnis liegen sollte. Bei der amtlichen Geschwindigkeitsüberwachung geht das nicht: Aus der Geschwindigkeit, die für ein Fahrzeug (oder für die Gesamtheit aller Fahrzeuge) gemessen wurde, kann man keine Aussage ableiten, welche Geschwindigkeit bei einem anderen Fahrzeug hätte gemessen werden müssen. Vielleicht wird die wahre Natur der Messreihe bei der amtlichen Geschwindigkeitsüberwachung an einem anderen, genau gleich gelagerten Beispiel aus dem gesetzlichen Messwesen klarer: Einer Zapfpistole an einer Tankstelle. Wie viel die Kunden nacheinander tanken, steht in keinem Zusammenhang miteinander. Für die eigene Tankrechnung kann man aus der Sammlung von Messungen der abgegebenen Treibstoffmenge nichts entnehmen — andere Messungen besitzen keine Relevanz für die für einen selbst gemessene Spritmenge. Bloß, weil für die Kunden vor oder nach mir weniger

durchgeflossener Sprit gemessen und damit weniger berechnet wurde, heißt das nicht, dass meine eigene Tankrechnung fälschlich zu hoch ist. Auch wird man nicht verständiger Weise argumentieren können, dass man bei jedem Tankvorgang zur Prüfung der Zuverlässigkeit der beim eigenen Tankvorgang genutzten Zapfpistole in der Menge aller anderen Tankvorgänge z. B. nach V-Käfern suchen müsse, die möglicherweise 1.000 Liter getankt haben. Denn dafür, dass solche zunächst unplausibel erscheinende Fälle vorkommen, gibt es keine Anhaltspunkte: Es wäre eine Suche ins Blaue hinein, ohne Anknüpfungstatsachen. Aber was ist mit herausstechenden Messergebnissen? Die Zusammenstellung aller Falldateien einer Messkampagne bringt selbst dann keine verwertbare Aussage, wenn eine Einzelmessung deutlich außerhalb des Bereiches von Geschwindigkeiten fällt, die üblicherweise am jeweiligen Messort gefahren werden. Nur weil viele nur wenig zu schnell fahren, heißt das nicht, dass nicht ab und zu jemand deutlich schneller unterwegs gewesen sein kann.

Man findet manchmal die Einlassung, man müsse die gesamte Messreihe durchsuchen, um zu sehen, ob nicht unplausible Messwerte darunter seien, z. B. ein Traktor, der mit 100 km/h gemessen wurde. Dieser Argumentationsversuch leidet an drei separaten Denkfehlern: 1. Ein geeichtes Messgerät ist nicht wie ein Mensch, der auch unaufmerksam oder müde sein oder einfach mal einen schlechten Tag haben kann. Im Unterschied dazu misst ein geeichtes Messgerät nach Abschluss des Selbsttests immer gleich, ohne nachzulassen; seine Messfunktionalität ist fest verdrahtet bzw. einprogrammiert und läuft immer gleich ab. Ein Profifußballer hämmert beim Elfmeter auch schon mal den Ball übers Tor, aber eine Ballkanone würde immer in den anvisierten oberen Torwinkel treffen. Die so beabsichtigte Untersuchung der Zuverlässigkeit des Messgerätes <https://doi.org/10.7795/520.20231214> Seite 6 von 7 läuft daher schon wegen dieses Denkfehlers ins Leere. Bei der Gelegenheit sei daran erinnert, wie man die Messrichtigkeit eines Gerätes prüfen kann: a. Wenn es um eine mutmaßliche Fehlmessung wegen eines vermuteten Gerätedefektes geht, lässt sich das nur durch eine Befundprüfung aufklären, wie sie im Mess- und Eichgesetz in § 39 vorgesehen ist. b. Wenn es um eine konstruktionsbedingte mutmaßliche Fehlmessung geht, so findet man die nur durch Vergleich mit einer unabhängigen Referenz. Genau diese Untersuchung ist ein wesentlicher Bestandteil der Baumusterprüfungen. 2. Wie will man unplausible Messwerte in einer Messreihe überhaupt erkennen? Dazu braucht man eine unabhängige Referenz, wie sie bei der Bauartprüfung zum Einsatz kommt, aber im Überwachungseinsatz nicht zur Verfügung steht. Was „unplausibel“ ist, liegt zudem am Erfahrungshintergrund des Betrachters. Manchmal wird zum Beispiel der Fall eines hypothetischen Traktors konstruiert, der mit 100 km/h gemessen worden sein könnte. Das klänge erst mal nach einem unplausiblen Messwert, aber der Eindruck vergeht, wenn man weiß, dass es auch Traktoren mit deutscher Straßenzulassung gibt, die 105 km/h fahren können und dürfen (<https://www.schweizerbauer.ch/landtechnik/firmen-personen/rasender-traktor-auf-derautobahn-2>, Zugriff am 30.11.2023); selbst 248 km/h sind möglich (<https://www.automotor-undsport.de/tuning/jcb-fastrac-traktor-faehrt-218-kmh-neuer-geschwindigkeitsrekord/>, Zugriff am 09.11.2023). Übrigens kommen auch an der Referenzanlage der PTB und damit bei den Baumusterprüfungen Traktoren vorbei, von denen aber bisher jeder korrekt gemessen wurde. 3. Es sind keine Fälle nachweislich unplausibler Messwerte bekannt. Daher gibt es keinerlei Anknüpfungstatsachen für eine Suche nach diesen hypothetischen Fällen, sondern es ist eine pauschale Suche ins Blaue hinein. Das jedoch wird vom Bundesverfassungsgericht explizit nicht als hinreichende Begründung angesehen, um eine Aufklärung vornehmen zu müssen. 3.4 Ist Anonymisierung zum Schutz Unschuldiger und anderer Täter möglich? Mit der gesamten Messreihe oder Teilen davon werden für alle im Foto zu sehende Fahrzeuge, ob geschwindigkeitsverletzend oder nicht, die Kfz-Kennzeichen, Fotos der Insassen sowie Fahrzeugaufschriften (oder andere, zur De-Anonymisierung geeignete Merkmale) einer Vielzahl von Personen herausgegeben, die vom konkret zu untersuchenden Ordnungswidrigkeitsfall gar nicht betroffen sind. Das kann insbesondere auch Fahrer von Fahrzeugen einschließen, die zwar vom Messgerät gemessen und „geblitzt“ wurden, wo aber die Falldatei wegen Nichteinhaltung der Auswertekriterien verworfen werden muss; diesen Fahrern kann also keine Geschwindigkeitsübertretung vorgeworfen werden, obwohl sie auf den ersten Blick in einer inkriminierenden Situation abgebildet sind. All diese zur Identifikation von Personen geeigneten Informationen sind integraler Bestandteil der Falldateien. Der Datenschutz kann dabei nicht dadurch gewährleistet werden, dass man die Falldateien als

solche anonymisiert, also gezielt verändert. Denn dadurch entwertet man die elektronische Signatur und damit den Nachweis der Integrität und Authentizität (siehe: Stellungnahme zur Frage der Manipulierbarkeit signierter Falldateien, <https://doi.org/10.7795/520.20160913F>). Bei Herausgabe der signierten Falldateien einer gesamten Messreihe wird zudem einem Täter der Kern der jeweiligen Fallakte vieler anderer Täter offengelegt, und das ohne Anknüpfungstatsachen für einen erkennbaren Nutzen. Der scheinbare Ausweg, aus jeder Falldatei der Messreihe das Tatfoto in eine Grafikdatei zu exportieren und in einem Grafikprogramm aufwendig individuell von Hand zu schwärzen, führt auch nicht weiter. Einerseits bedeutet das einen enormen Arbeitsaufwand in den Bußgeldstellen, der für <https://doi.org/10.7795/520.20231214> Seite 7 von 7 Massenverfahren wenig tauglich ist. Schließlich kann die gesamte Messreihe sehr lang sein, im Extremfall für ein stationäres Gerät etwa ein Jahr, nämlich den Zeitraum zwischen zwei Eichungen. An verkehrsstarken Stellen können schon in wenigen Tagen Tausende und Zehntausende von Falldateien entstehen, die dann alle von Hand grafisch nachbearbeitet werden müssten. Andererseits ist das Ergebnis trotzdem unbefriedigend, weil die Integrität der anonymisierten Daten nicht mehr gesichert ist. Bei Herausgabe der gesamten Messreihe treten also neben deren verständiger Weise erkennbare inhaltliche Nutzlosigkeit und die Datenschutzproblematik auch ganz praktische Probleme bei Verwendern und Gerichten, die die Massenverfahren bewältigen müssen.

Nach der Entscheidung des Bundesgerichtshofs vom 30.03.2022 (4 StR 181/21) obliegt die Einschätzung, ob begehrte Informationen eine Verteidigungsrelevanz aufweisen, dem Gericht, ist somit nicht vorgegeben.

☒ Wird wie vorliegend von einem standardisierten Messverfahren ausgegangen, bedarf es im Übrigen der Hinzuziehung eines Beschilderungsplanes bzw. der verkehrsrechtlichen Anordnung nicht (OLG des Saarlandes, B. vom 03.05.2024, - 1 Ss – Owi – 35/24, OLG Zweibrücken, Beschl. v.26.07.2022– Az. 1 OWi 2 SsBs 84/21, Saarländisches OLG, Beschl. Vom 03.05.2024, 1 Ss – Owi – 35/24). Die Messörtlichkeit einschließlich der Beschilderung ist durch das Messprotokoll in der Akte ausreichend dokumentiert, so dass es der Überlassung der verkehrsrechtlichen Anordnung nicht bedarf (OLG Koblenz, Beschl. v. 17.11.2020 – Az. 1 OWi 6 SsRs 271/20, juris Rn. 56). Verkehrszeichen stellen Verwaltungsakte in Form von Allgemeinverfügungen dar, vgl. § 35 VwVfG (BVerwG, Urt. v. 11.12.1996 – Az. 11 C 15/95, NJW 1997, 1021, 1022). Sie sind nach §§ 43 III, 44 VwVfG nur unwirksam, wenn sie nichtig sind, ansonsten ist ein Verwaltungsakt zu befolgen, auch wenn er fehlerhaft ist (OLG Koblenz, Beschl. v. 17.11.2020 – Az. 1 OWi 6 SsRs 271/20, juris Rn. 57). Ein Verwaltungsakt ist nach § 44 I VwVfG nichtig, soweit er an einem besonders schwerwiegenden Fehler leidet und dies bei verständiger Würdigung aller in Betracht kommender Umstände offenkundig ist, darüber hinaus nur unter den Voraussetzungen des § 44 II VwVfG (OLG Düsseldorf, Beschl. v. 27.11.1990 – Az. 5 Ss (OWi) 384/9, NVZ 1994, 204).

Dabei ist entscheidend, ob der Betroffene eine Information verständiger Weise für die Beurteilung des Ordnungswidrigkeitenvorwurfs für bedeutsam halten darf. Bei entsprechenden Zugangersuchen obliegt es den Bußgeldbehörden und den Gerichten, im Einzelfall zu entscheiden, ob sich das Gesuch innerhalb des durch diese Voraussetzungen gesetzten Rahmens hält (BGH, Beschl. v. 30.03.2022 - 4 StR 181/21).

Beschränkende Verkehrszeichen werden im Regelfall von Hoheitsträgern nach Prüfung entsprechender Notwendigkeit zum Zweck der Sicherheit des Straßenverkehrs aufgestellt; dies in Frage zu stellen bzw. in jedem Fall überprüfen zu müssen, erscheint im Sinne der Entscheidung des Bundesverfassungsgerichts absurd, zumal nur eine Nichtigkeit der Allgemeinverfügung bedeutsam wäre. Dass die ordnungsgemäße Beschilderung vor und nach der Messung überprüft wurde, hat d. Messverantwortliche im Messprotokoll bescheinigt.

Es ist nicht ersichtlich und seitens des Betroffenen nicht – substantiiert - vorgetragen, inwieweit Beschilderungsplan und verkehrsrechtliche Anordnung eine Relevanz für die Messung, das Messergebnis, die Verwertbarkeit des Messergebnisses oder die Vorwerfbarkeit des Geschwindigkeitsverstoßes haben soll.

Wenn die Bauart des Messgeräts zugelassen und dies im Eichschein vermerkt ist, bedarf es nicht der Vorlage der Zulassung, Baumusterprüfbescheinigung oder Konformitätserklärung. Die Bauartzulassung für den Gerätetyp PoliSan verfügt nach § 6 Abs. 2 MessEG über Bestandschutz bis 31.12.2024. Die Eichung erfolgt auf Grundlage der Baumusterprüfbescheinigung, ohne diese wäre eine Eichung gar nicht möglich. Weshalb daher die Baumusterprüfbescheinigung herausgegeben werden sollte, erschließt sich nicht.

Der Zugang zur Gebrauchsanweisung/Bedienungsanleitung für das Messgerät wird seitens der Behörde auf Anforderung durch Übersendung eines entsprechenden Links mit Angabe des Passworts ermöglicht. Im Übrigen hat der Verteidiger solche bereits in zahlreichen Verfahren bekommen, so dass es rechtsmissbräuchlich erscheint, dies immer wieder geltend zu machen.

Es besteht kein Anspruch auf Herausgabe der Bedienungsanleitung des Trailers (Gehäuse des Messgeräts). Die Bedienungsanleitung des Enforcement Trailers spielt keine Rolle für die Frage der Messrichtigkeit des darin eingebauten Geschwindigkeitsüberwachungsgerätes. Wenn der Trailer in einem ungünstigen Winkel zur Fahrbahn aufgestellt ist, so sieht das Messgerät möglicherweise die vorbeifahrenden Fahrzeuge über eine zu kurze Beobachtungsstrecke, um einen geeichten Messwert bilden zu können. Dann würde die Messrate absinken. Wenn jedoch eine Messung ausgegeben wurde, so ist sie korrekt (also liegt im Rahmen der Verkehrsfehlergrenzen), unabhängig vom Aufstellwinkel. Der Trailer ist einfach nur eine andere Art des Umgehäuses um das Messgerät.

Eines Schulungsnachweises des Auswertpersonals bedurfte es nicht. Für die richterliche Entscheidungsfindung kommt es nicht darauf an, welche Auswertung das unabänderlich erfasste Messergebnis im behördlichen Verfahren erfahren hat. Daher ist auch nicht entscheidungserheblich, ob das Auswertpersonal über einen besonderen Ausbildungsnachweis verfügt. Zwar dürfen amtliche Messungen nur von entsprechend geschultem Bedienpersonal vorgenommen werden. Die Schulung muss durch kompetentes Personal (Hersteller oder Aus- und Fortbildungsstelle der Polizei) erfolgen und ist schriftlich zu bestätigen. Es ist zulässig, dass Hersteller oder Aus- und Fortbildungsstelle der Polizei Multiplikatoren autorisieren. Ernannten Multiplikatoren ist die Eignung zur Durchführung von Schulungen schriftlich zu bestätigen. Diese Anforderung (Nr. 4 der PTB-Anforderungen, PTB-A 18.11, Messgeräte im Straßenverkehr, Geschwindigkeitsüberwachungsgeräte) bezieht sich indes auf das mit der Durchführung der Messung befasste Bedienpersonal, nicht auf das mit der Auswertung des Messergebnisses befasste Verwaltungspersonal. (OLG Düsseldorf, 16.05.2022, IV-2 RBs 71/22) Ein förmliches Schulungsnachweise bedarf es für die Auswertungsperson nicht zwingend, weil diese das Messgerät nicht bedient und Beweismittel weder schafft noch verändert. Ob die mit der Auswertung der Messdaten betraute Person ihre Aufgabe kompetent und zuverlässig erfüllt hat, unterliegt der freien richterlichen Beweiswürdigung und hat – im Grundsatz – auch ohne Formalnachweis an der Richtigkeitsvermutung standardisierter Messverfahren teil (KG, Beschl. v. 18.09.2023 - 3 ORbs 170/23 – 162 Ss 85/23).

Insofern bedarf es zur Überprüfung der Messung auch nicht der Herausgabe der Bedienungsanleitung für die Auswerte-Software.

Es besteht kein Anspruch auf Vorlage etwaiger Verträge zwischen Kommune und Gerätehersteller, solange es keinen belastbaren Hinweis darauf gibt, dass d. Messbedienstete nicht hoheitlich beschäftigt ist (nach Kenntnisstand des Gerichts sind alle Messbediensteten im Saarland hoheitlich beschäftigt).

Bei Heartbeatmeldungen handelt es sich nur um eine Information für den Messgerätebetreiber. Sie dienen nur der Aufrechterhaltung der Verbindung Alarmmodul und

dem Alarmhandy. Die Daten werden nicht gespeichert; es erfolgt keine Dokumentation im Messprotokoll. Hat der Trailer längere Zeit keine Messung ausgeführt oder geht der Akku zu Ende, schickt die Alarmanlage (=kleines Kästchen im Trailer mit Telefonkarte) eine SMS an das Alarmhandy und generiert anschließend einen Anruf an das Alarmhandy.

Der Trailer misst weiter, es handelt sich lediglich um eine „Info“.

Es erfolgt kein Vermerk im Messprotokoll. Die SMS wird gelöscht, eine Dokumentation liegt nicht vor.

Bei Alarmmeldungen handelt es sich nur um eine Information für den Messgerätebetreiber; eine etwaige Alarmmeldung wird im Messprotokoll dokumentiert.

Sollte der Trailer beschädigt werden (Feuer, Erschütterung, Tür-auf usw.) ergeht eine Alarm-SMS an das Alarmhandy und zugleich eine E-Mail und SMS an die Einsatzzentrale.

Die Kollegen fahren zum Trailer, sichern die Daten und die Messung stoppt. Eine Störung durch Alarm ist im Messprotokoll vermerkt.

Aufgrund dieses Vermerks im Messprotokoll ist die **Alarmmeldung ausreichend dokumentiert**.

Eine Verwendungsanzeige bei der zuständigen Landesbehörde wurde vorgenommen, eine Nachweispflicht hierüber besteht nicht.

Weshalb es der Vorlage des (handschriftlichen) Messprotokolls im Original bedürfte, ist nicht ersichtlich. Von jedem Messvorgang wird von der Verkehrspolizei ein Messprotokoll angefertigt und im Nachgang digital erfasst und ausgedruckt im Hinblick auf massenhaft durchgeführte Messungen zur Vereinfachung des Verfahrensgangs.

Einer Vorlage des Standort-Erstinbetriebnahme-Protokolls bedurfte es schon deswegen nicht, weil es sich um eine mobile Messung handelte.

Nach der Entscheidung des **Bundesverfassungsgerichts vom 20.06.2023 (2 BvR 1167/20)** sind seitens der Verwaltungsbehörde dem Betroffenen/Verteidiger im Rahmen der Waffengleichheit als Ausdruck des Gebots auf ein faires Verfahren nur die Unterlagen/Daten herauszugeben, über die sie selbst verfügt, auch wenn sie nicht zur Akte gelangt sind, wobei das Recht auf Zugang zu den außerhalb der Akte befindliche Informationen gerade im Bereich massenhaft vorkommender Ordnungswidrigkeiten nicht unbegrenzt gilt, weil andernfalls die Gefahr einer uferlosen Ausforschung, erheblicher Verzögerungen und des Rechtsmissbrauchs bestünde; die Behörde ist nicht verpflichtet, solche „Beweismittel“ vorzuhalten oder zu verschaffen.

Derartige Anträge auf gerichtliche Entscheidungen, wie sie mittlerweile von der Verteidigung standardmäßig gestellt werden und die die Verfahren „aufblähen“, widersprechen den Grundsätzen des standardisierten Messverfahrens – ausführlich dargelegt in der Entscheidung des Bundesverfassungsgerichts vom 20.06.2023 (s.o.) - und erschweren eine zügige Bearbeitung der Verfahren durch Behörde und Gericht erheblich.

Soweit der Verteidiger bei derartigen Anträgen nicht danach differenziert, welche Daten und Unterlagen er bereits bekommen hat und welche er darüberhinaus weiter begehrt, erscheint dies rechtsmissbräuchlich, da es für das Gericht sehr aufwändig ist, dies in jedem Verfahren, in welchem dem Verteidiger umfangreich Akteneinsicht gewährt wurde, aufzuklären.

Diese Entscheidung ist nach § 62 Abs. 2 OWiG nicht anfechtbar.

Die Kostenentscheidung beruht auf den §§ 46 OWiG, 473 Abs. 1 StPO.

St. Ingbert, 16.01.2025

Beglaubigt
St. Ingbert, 17.01.2025