

VUT Sachverständige - Ihr starker Partner in Sachen Verkehrsmesstechnik

Geschwindigkeits- und Abstandsmessungen • Güter- und Personenverkehr • Fahrererkennung • Atemalkohol • Seminare



AG Mannheim: Das Ende des standardisierten Messverfahrens?

Auf unserer Internetseite können Sie dieses Dokument kostenlos downloaden.

In einem kürzlich ergangenen Beschluss des AG Mannheim (Az.: 21 OWi 509 Js 35740/15) hat die zuständige Richterin erstmals zutreffend das Kernproblem des standardisierten Messverfahrens in seiner heutigen Form festgestellt:

„Das bedeutet im Ergebnis, die Bauartzulassung der PTB ersetzt die gerichtliche Prüfung in einer dem Prozessrecht unterliegenden Beweisaufnahme.“

Der Richter im OWi-Verfahren ist also nicht zu einer eigenständigen Beweisführung im Stande. Dieser Erkenntnis liegt eine nachvollziehbare Logik zu Grunde:

Bei Messungen mit Geräten der PoliScan-Familie, die eine neuere Software nutzen (neuer als SW-Version 1.5.5), werden in der Falldatei (.tuff-Datei) Positionsdaten gespeichert. Mit diesen Positionsdaten lässt sich eine rudimentäre Plausibilitätsprüfung des vorgeworfenen Geschwindigkeitswertes durchführen. Bereits an dieser Stelle ist es wichtig klarzustellen, dass man diese Positionsdaten keinesfalls mit den „Rohmessdaten“ verwechseln darf.

Definition: Rohmessdaten sind die Daten, die die Hardware Sensoren des Messgeräts bei der physischen Detektion eines Ereignisses generieren.

Die Positionsdaten, wie sie z.B. in einer .xml-Datei angezeigt werden, sind bereits Werte, die in irgendeiner und bislang unbekanntem Form aus den Rohmessdaten berechnet wurden.

Mit diesen Werten gelang es bereits in der Vergangenheit Unstimmigkeiten nachzuweisen – zunächst im Bezug auf Geschwindigkeitswerte, dann im Bezug auf den Auswerterahmen. Der Gerätehersteller Vitronic und auch die PTB haben diese Unstimmigkeiten und damit auch die in der Falldatei enthaltenen Positionsdaten immer wieder für irrelevant erklärt.

Im Verfahren vor dem AG Mannheim traten nach Auswertung einer gesamten Messreihe dann erneut Unstimmigkeiten im Zusammenhang mit den Positionsdaten auf. Und wieder können diese Unstimmigkeiten nicht ausgeräumt werden. Denn es sind Werte aufgetaucht, die direkt im Widerspruch zu den Nennbetriebsbedingungen stehen, wie sie in der Bauartzulassung des Gerätes niedergelegt sind.

Dort ist eindeutig und zweifelsfrei beschrieben, dass die Messwertbildung in einem Bereich zwischen 50 m und 20 m Abstand zum Messgerät abläuft. Tatsächlich konnten jedoch im Mannheimer Verfahren Fälle gefunden werden, bei denen sich aus den Positionsdaten eine Messwertbildung außerhalb dieses Bereiches ergibt. Es gibt also eine verbindlich bezifferte Vorgabe und zwar in dem Dokument, aus dem sich die Einordnung des Messgeräts

als standardisiertes Messverfahren ergibt: der Bauartzulassung der PTB. Alle Folgen und Beweiserleichterungen, die an diese Rechtsfigur anknüpfen, gründen auf dem Vertrauen, das man diesem Dokument entgegen bringt.

Zurück zur Praxis: Es wird eine Abweichung von den Vorgaben aus dieser Bauartzulassung entdeckt.

Nun könnte man erwarten, dass die PTB, die oberste staatliche Behörde im Bereich des Messwesens, unabhängig und der Wahrheit und Wissenschaftlichkeit verpflichtet, sich mit diesen Abweichungen und Unstimmigkeiten eingehend beschäftigt.

Die Vertreter von Vitronic und der PTB bleiben allerdings ihrer Linie treu und versuchen in der Hauptverhandlung vor der Richterin eine Bedeutung der aufgezeigten Abweichungen zu verneinen. Die klare Vorgabe aus dem Zulassungsdokument (50 m – 20 m) wird verwässert. So hat die PTB bereits im Juni 2016 angegeben von diesen Abweichungen Kenntnis zu haben.

„ ... die PTB gab diese [die Abweichung] im Juni 2016 mit 0,5 m – 1 m an ...“

Die klare Vorgabe in der Bauartzulassung soll also nun doch nicht so genau sein. Abweichungen von 0,5 m bis 1 m könnten vorkommen, seien aber unschädlich.

Anmerkung: Was ist mit Abweichungen von 0 m bis 0,5 m? Wieso ist die PTB sogar in ihrer Angabe möglicher Abweichungen dermaßen unpräzise? Wenn diese Abweichungen bekannt waren, warum sind die Nennbetriebsbedingungen in der Bauartzulassung nicht mit 51 m – 19 m angegeben?

Im Verfahren vor dem AG Mannheim geht es jedoch noch weiter. Denn während die PTB zwar „Kenntnis davon hat“, dass Abweichungen bis zu 1 m vorkommen, hat der Sachverständige im Verfahren eine Spitzenabweichung von 2,68 m nachgewiesen. Bezogen auf den nach Bauartzulassung formulierten Messbereich von 30 m (50 m – 20 m vom Messgerät entfernt) stellt das eine Abweichung von fast 9 % dar.

Auf diese Erkenntnisse hin befragt konnten oder wollten weder Vitronic noch die PTB Angaben dazu machen, ob und wenn ja, inwieweit die Abweichungen Einfluss auf den ermittelten Messwert haben.

Nun verschärft sich allerdings die eingangs erwähnte Problematik noch weiter:

Der Richter im OWi-Verfahren ist der Möglichkeit einer eigenen Beweisführung beraubt. Er kann im Nachhinein eine Messung mit PoliScan-Messgeräten nicht mehr eingehend überprüfen. So bedenklich dies von einem juristischen Standpunkt aus auch sein mag, so soll es doch unschädlich sein: Denn der Richter kann (und muss es faktisch) sich auf die Bauartzulassung der PTB verlassen. Diese hat ja im Rahmen der Zulassung das Messgerät „ausgiebig“ geprüft.

Analysiert man jedoch die Aussagen der PTB zur Thematik der Zulassungsprüfung und nimmt die immer wieder gefundenen Probleme von zugelassenen Messgeräten (wie auch im vorliegenden Fall des AG Mannheim) mit in die Betrachtung, muss man zu folgendem Schluss kommen:

Die Prüfungstiefe bei der Bauartzulassung der PTB ist nicht ausreichend, um ein Messverfahren im amtlichen Verkehr, das keine nachträgliche Prüfmöglichkeit aufweist, als standardisiertes Messverfahren zuzulassen.

Die PTB führt bei der Prüfung eines Messgeräts lediglich Vergleichsmessungen durch. Das ergibt sich schon aus den Aussagen vor dem AG Mannheim und aus dem Verständnis, das die PTB für den Begriff der Rohmessdaten hat.

Laut Aussagen der PTB im Mannheimer Verfahren sind „Rohdaten“ lediglich „Hilfsgrößen“.

Diese

„Hilfsgrößen bzw. eine Auswertung der Hilfswerte und die damit verbundenen Fehlereinflüsse wurden einerseits nicht im Rahmen der Bauartzulassung geprüft und bewertet“.

Wenn die PTB sich bei der Zulassungsprüfung jedoch mit den Rohmessdaten, die das Gerät erzeugt, nicht beschäftigt, dann kann sie das zuzulassende Gerät nur im Rahmen von Vergleichsmessungen prüfen. Man stellt dabei einen Prüfling neben ein Referenzgerät und vergleicht die Werte, die beide Geräte bei einer möglichst großen Zahl an Vorbeifahrten auswerfen.

Den vom Messgerät ausgeworfenen Geschwindigkeitswert bezeichnet die PTB dann als „geeichten Geschwindigkeitsmesswert“. Schon dieser Begriff zeigt mangelndes Systemverständnis bzw. eine sprachliche Ungenauigkeit, die für eine zielführende Diskussion nur abträglich sein kann: **einen individuellen Messwert kann man nicht eichen**. Die Bedeutung der Rohmessdaten (siehe nochmals die Definition: das Erste und Einzige, was das Gerät von der Wirklichkeit wahrnimmt und aufzeichnet) wird jedoch völlig verneint, wie aus der folgenden Aussage vor dem AG Mannheim deutlich wird:

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

Zur Verdeutlichung soll die folgende Abbildung dienen:

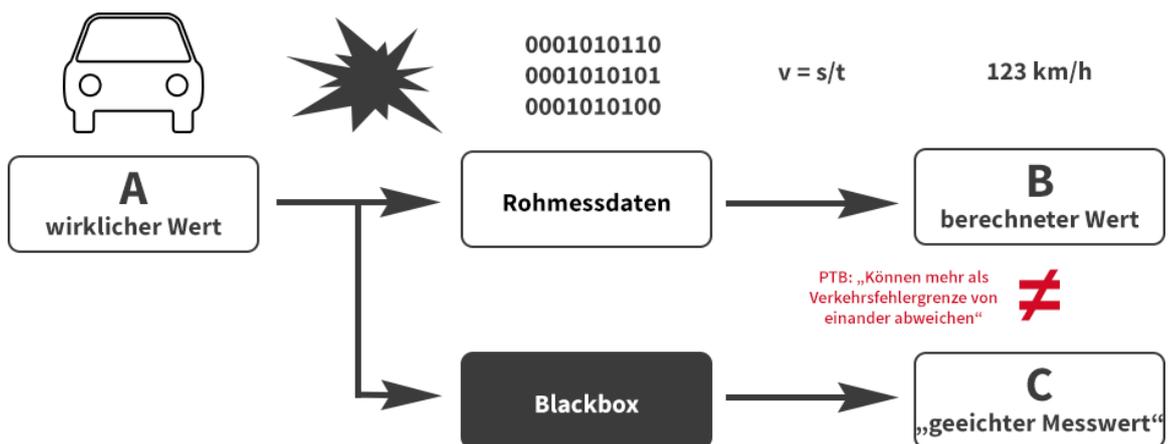


Abb. 1: Grafische Darstellung der Sichtweise der PTB

Laut der Abbildung gibt es drei verschiedene Geschwindigkeitswerte: A, B und C.

A ist der wirkliche Wert, also die Geschwindigkeit, mit der sich ein zu messendes Objekt tatsächlich fortbewegt. Das Objekt wird vom Messgerät auf irgendeine Weise physisch wahrgenommen. Diese „Wahrnehmung“ wird dann in Rohmessdaten umgewandelt.

Laut PTB erhält man auf eine nicht näher beschriebene (also unbekannte Art und Weise) den „geeichten Messwert“, im Schaubild Wert C.

Berechnet ein Sachverständiger mit Hilfe der Rohmessdaten einen Geschwindigkeitswert, so erhält dieser den Wert B.

Laut des oben genannten PTB-Zitats können Wert B und Wert C mehr als die Verkehrsfehlergrenze voneinander abweichen, also mehr als 3 km/h bei Geschwindigkeiten unter 100 km/h und mehr als 3% bei Geschwindigkeiten über 100 km/h.

Dass der unbekannte Weg von der Wahrnehmung des Messgeräts zum Wert C der korrekte Weg ist, wird mit der Bauartzulassung (präjudiziell) entschieden und bestätigt. Auf diesem Vertrauen gründet das standardisierte Messverfahren.

Das Problem ist jedoch, dass das obige Schaubild nicht völlig der Wirklichkeit entspricht. Es muss vielmehr ein wenig abgewandelt bzw. ergänzt werden:

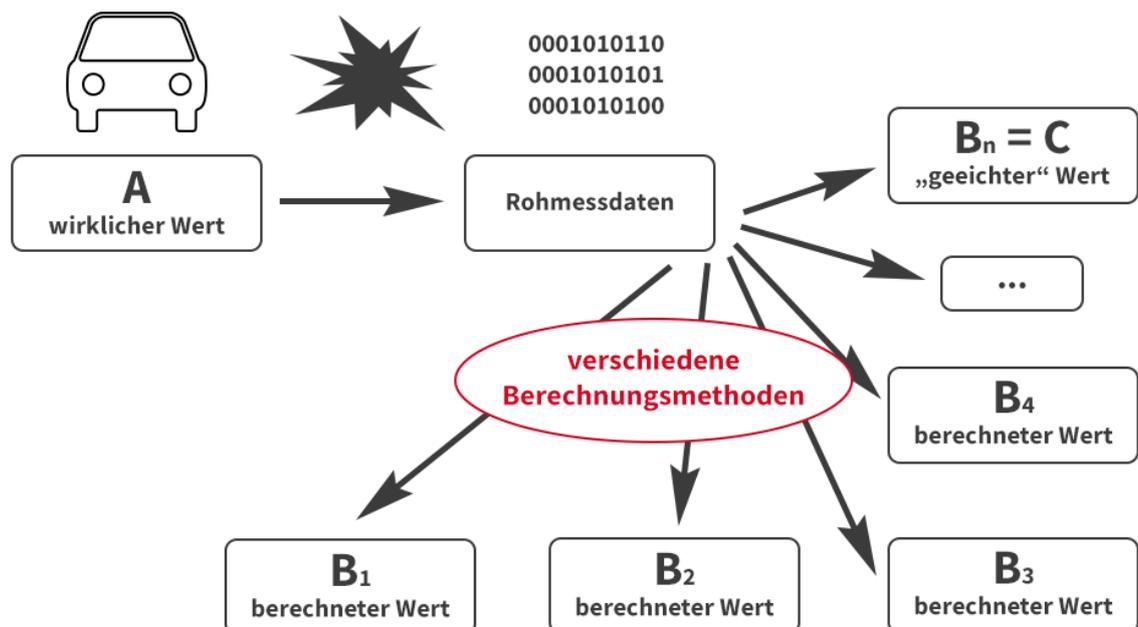


Abb. 2: Grafische Darstellung der Wirklichkeit

Auch der „geeichte Messwert“, der Wert C, muss in irgendeiner Art und Weise aus den Rohmessdaten (Definition!) ermittelt worden sein.

Der Weg von den Rohmessdaten zu Wert C stellt also nur eine weitere Berechnungsmethode dar. Je nach Messverfahren und zu Grunde liegendem Messprinzip kann eine Vielzahl an validen Berechnungsmethoden existieren.

Die dabei errechneten Geschwindigkeiten ($B_1, B_2, B_3 \dots B_n$) können den gleichen Wert haben oder auch voneinander abweichen. Dann hat man den Punkt der wissenschaftlichen Diskussion erreicht, welche Berechnungsmethode „genauer“ oder „wahrscheinlicher“ ist.

Fakt ist jedoch (wie oben gezeigt): Die PTB prüft diese (dem Messgerät implementierte) Berechnungsmethode nicht.

Sie kennt sie nicht einmal. Bei anderen Messgeräten (vgl. AG Meißen, Az.: 13 OWi 703 Js 21114/14) muss man sogar davon ausgehen, dass nicht einmal der Hersteller diese Berechnungsmethode kennt. Und genau aus diesem Grund ist das blinde Vertrauen, das der Bauartzulassung entgegengebracht wird, unangebracht. Jedenfalls dann, wenn es keine nachträgliche Möglichkeit gibt, aus den Rohmessdaten mit einer nachvollziehbaren Berechnungsmethode einen Geschwindigkeitswert B_n zu errechnen und diesen mit dem „geeichten Messwert“ zu vergleichen.

Wenn man Rechtsstaatlichkeit auch im OWi-Verfahren garantieren will, ist dies aber der einzig gangbare Weg.

Dass dieser Weg möglich ist und erstritten werden kann, hat man am Beispiel der Firma eso und ihrem Messgerät ES3.0 sehen können. Nur auf diese Weise kann ein standardisiertes Messverfahren fair und transparent sein:

- Es werden alle Rohmessdaten aufgezeichnet.
- Diese können unabhängig ausgewertet werden.
- Die „eigene“ Berechnungsmethode der Firma eso ist zwar nicht bekannt. Sie stellt aber auch tatsächlich (nicht wie die Rohmessdaten an sich) ein Betriebsgeheimnis der Firma eso dar.
- Sachverständige können ihre Berechnungsmethode anwenden und nachvollziehbar machen (etwa warum die Signale sich drehender Räder herauszurechnen sind oder es eine Mindestsignalmenge geben muss, die in die Berechnung einfließt).
- Der Richter kann (sofern offen gelegt) die Berechnungsmethoden vergleichen und aufgrund eigener Überzeugung sein Urteil treffen. Die Beweisführung liegt in seinen Händen.
- Die PTB kann ihre ursprünglich vorgesehene Aufgabe wahrnehmen: Liegen zwei unterschiedliche wissenschaftliche Meinungen und ihre Argumente vor, kann sie den Streit in die eine oder andere Richtung entscheiden und zwar nachvollziehbar und von Fakten getragen.
- Die wissenschaftliche Diskussion trägt zur Weiterentwicklung der Messverfahren und damit zu mehr Messsicherheit bei.
- Kein Betroffener muss aufgrund von „Blackbox“-Ergebnissen verurteilt werden.

Es bleibt zu hoffen, dass Vitronic und andere Hersteller dem Beispiel der Firma eso folgen und die PTB sich auf ihre Kernaufgabe konzentriert: die Stellungnahme zu wissenschaftlichen Streitpunkten im Rahmen einer wissenschaftlichen Diskussion.

Um also die Eingangsfrage zu beantworten: Nicht unbedingt, vielmehr könnte es der Anfang des standardisierten Messverfahrens sein.