

VUT Sachverständige - Ihr starker Partner in Sachen Verkehrsmesstechnik

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



Was haben Rohmessdaten und die Entscheidung des saarländischen Verfassungsgerichtshofes mit Verkehrssicherheitsarbeit zu tun?

Auf unserer Internetseite können Sie dieses Dokument kostenlos downloaden.

Zusammenfassung: Betrachtet man Verkehrssicherheitsarbeit ganzheitlich, macht repressive Verkehrsüberwachung nur einen geringen Teil aus. Es muss insgesamt immer auch darum gehen, den Verkehrsteilnehmer bei allen Maßnahmen „mitzunehmen“.

Rohmessdaten sind dabei ein wichtiger Baustein, um Transparenz und damit auch Akzeptanz für die ihn treffenden Sanktionen herzustellen.

Einleitung

Alle Beteiligten an einem Owi-Verfahren – vom Hersteller bis zu den Behörden – betonen immer wieder, wie wichtig und im Vordergrund stehend die Verkehrssicherheit für alle ist.

Hierzu seien ein paar klärende Anmerkungen erlaubt und zwar aus der Sicht der Verkehrslehre und mit den Augen eines langjährigen Mitarbeiters in Verkehrsüberwachungsmaßnahmen und in Unfallkommissionen des Saarlandes.

Zunächst einmal hat die Verkehrslehre drei große Ziele, nämlich

- den Straßenverkehr so leistungsfähig wie möglich zu gestalten
- gleichzeitig die Sicherheit im Straßenverkehr so hoch wie möglich zu halten
- dazu kommt in allen neuen Überlegungen selbstverständlich auch der Umweltschutz

Dabei beschäftigt sich die Lehre in drei großen Themenfeldern mit der Gestaltung von

- Verkehrsmittel (alle Fortbewegungsmittel und Fahrzeuge)
-

- Verkehrsraum (Straßenbau und Zustand, Beschilderung und Sicherungseinrichtungen, Regelung der Begegnung mehrerer Verkehrsarten und viele weitere Schwerpunkte)
- Verkehrsteilnehmer

Bedenkt man, dass die Betreuung des Verkehrsteilnehmers von der Kindergarten- und Fahradausbildung über Führerscheinerwerb und -erhaltung bis zur Seniorenbetreuung reicht, ist leicht zu erkennen, dass die repressive Verkehrsüberwachung als „ultima ratio“ der Verkehrssicherheitsarbeit anzusehen ist und insgesamt bei weitem nicht den Stellenwert einnimmt, den manche ihr gerne zuschreiben wollen.

Schon unter dieser Betrachtung sind zahlreiche Überwachungsmaßnahmen kritisch zu sehen und eher von fiskalischer Bedeutung, als der Verkehrssicherheitsarbeit zuzurechnen.

Da insgesamt weniger als 10 % aller Sanktionen im Bereich wesentlicher Verstöße erfolgen, sollte schon der generelle Sprachgebrauch von „Rasern und Verkehrsrowdies“ unterbleiben, da ja gerade deren „Bekämpfung“ angeblich Zweck der ausufernden Geschwindigkeitsüberwachungsmaßnahmen ist.

Ganz wesentlich im Umgang mit dem Verkehrsteilnehmer ist jedoch, dass dieser in der Verkehrssicherheitsarbeit nicht gegängelt werden darf, sondern „mitgenommen werden muss“, und zwar durch Überzeugung.

Das wichtigste bei repressiven Maßnahmen stellt dabei die Überzeugung des Verkehrsteilnehmers dar, nicht ungerecht oder gar falsch behandelt worden zu sein.

Nur wenn er erkennt und akzeptiert, dass er sich falsch verhalten hat, den Verstoß also nachvollziehen kann, wird er seine Sanktion anerkennen. Er wird sie nicht lieben, aber akzeptieren – und das ist der erste Schritt zu einem richtigeren Verkehrsverhalten.

Dem Verkehrsteilnehmer und Bürger die Möglichkeit zu nehmen, sich von der Richtigkeit einer Sanktion zu überzeugen, bedeutet ihm die Möglichkeit zu nehmen, Einsicht zu gewinnen – letzten Endes wird sein „gesundes Rechtsempfinden“ mit Füßen getreten. Zur Erlangung regelkonformen Verhaltens wird dies jedenfalls nicht führen und ist daher für eine sinnvolle Verkehrssicherheitsarbeit eher kontraproduktiv.

Dabei ist auch von großer Bedeutung, dass jeder am „Straf“verfahren Beteiligte, vom Gerätehersteller über den Anwender bis zur Bußgeldbehörde, Staatsanwaltschaft und Gericht sich an alle bestehenden Regeln hält.

Da das Abspeichern von Rohmessdaten als Basis der Messergebnisse „guter wissenschaftlicher Arbeitsweise“ entspricht und in allen Lebensbereichen als selbstverständlich gilt, verwundert die grundsätzliche und langjährige Verfahrensweise in der Verkehrsüberwachung, dies bei den allermeisten Messgeräten zu verweigern, doch sehr. Einzig hier wird in allen Institutionen, mit welchen ein Betroffener im Zuge eines Verfahrens in Kontakt kommt, die in allen anderen Lebensbereichen übliche Verpflichtung zu guter wissenschaftlicher Arbeit vernachlässigt.

Wenn im Straf- und Bußgeldverfahren grundsätzlich eine Pflicht zu sehen ist, Beweis für einen Tatvorwurf zu erbringen, versteht kein Betroffener, wieso die Vernichtung dieser Beweismittel

erlaubt sein soll, weil doch dadurch die eigene Verteidigung tatsächlich unmöglich gemacht wird. Dabei darf man nicht aus den Augen verlieren, dass die allermeisten Verkehrsverstöße fahrlässig begangen werden und dort fehlt dem Verkehrsteilnehmer oftmals das Bewusstsein etwas falsch gemacht zu haben, weshalb er sich gerne, vor allem aber berechtigt, von der Richtigkeit des Vorwurfs überzeugen will. **Diese Überzeugung im Zweifelsfall kann ein Standbild alleine nicht liefern. Die Rohmessdaten sind hier ein viel besser geeignetes Mittel.**

Herstellerverhalten

Bedauerlich ist zudem, dass kein am Verfahren Beteiligter sich Gedanken darüber macht, warum die Hersteller, wenn denn „ihre“ Messgeräte so unfehlbar sind, sich so vehement gegen die Prüfung einzelner Messwerte verwehren!

Offensichtlich befürchtet man, was bislang für fast alle Messgeräte festzustellen war, dass die immer wieder behauptete Unfehlbarkeit eben doch nicht immer vorliegt. Dabei wissen wir alle, dass es ein unter allen Bedingungen korrekt arbeitendes technisches Gerät nicht gibt. Bedauerliche technische Unfallursachen belegen dies zur Genüge! Wer also will seriös die Möglichkeit von falschen Messwerten bestreiten?

Sowohl ein guter Kaufmann, als auch ein guter und gewissenhafter Entwicklungsingenieur wird immer bemüht sein nur gute Ware zu produzieren und zu verkaufen – deshalb wird er Fehler nicht negieren, sondern für die frühzeitige Offenlegung dankbar sein und sein Produkt damit weiter entwickeln. Und genau zu diesem Zweck kommt er auch seinen Dokumentationspflichten von sich aus nach.

Eindeutig klarzustellen ist dabei, dass die Rohmessdaten niemals ein Betriebsgeheimnis darstellen können – ihre Verarbeitung vielleicht. Die aber interessiert den eigenständig prüfenden Sachverständigen nicht, er wird sich seine eigenen Berechnungsalgorithmen erarbeiten. Eine Diskussion um richtig und falsch entsteht doch erst dann, wenn durch beide Auswertungen unterschiedliche Ergebnisse auftreten.

Obwohl schon bedauerlich, dass sich die Gerätehersteller diesbezüglich seit jeher nicht an die Pflichten guten wissenschaftlichen Arbeitens halten, haben auch die ermahnenden Beschlüsse des 51. (2013) [1] und 54. (2016) [2] Verkehrsgerichtstages hier keine Besserung bewirkt. Im Gegenteil haben einzelne Gerätehersteller sogar bisher vorhandene Rohmessdaten durch letzte Zulassungsänderungen in 2014 aus den Messdateien gelöscht.

Verhalten PTB bei Zulassung

Zunächst wird zur Begründung immer unfehlbar arbeitender Messgeräte die „qualitativ hochwertige Arbeit der Physikalisch-technischen Bundesanstalt“ hervorgehoben und dass ja jede Zulassung ein antizipiertes Sachverständigengutachten darstelle oder ähnlich einem antizipierten Sachverständigengutachten zu sehen sei. Dass auch dort Fehler unterlaufen zeigen folgende Beispiele (Auflistung nicht vollständig):

1. In der 1. Neufassung der Anlage zur innerstaatlichen Bauartzulassung zum Messgerät JVC-Piller (Zulassungsnummer 18.13/88.04, somit aus dem Jahr 1988) hat die PTB immerhin nach 19 Jahren festgestellt, dass das Messgerät nicht wie bis dato behauptet eine „quarzstabile Zeit-

basis“ [3] enthält, sondern, dass die Zeitinformationen auf einer Bildzählfunktion basieren [4]. Wohlgedemerkte geht es hier um den Kern der Messfunktion!

2. Beim Messgerät $\mu\text{p}80$ dauerte es von der Zulassung [5] unter dem Zeichen 18.12/85.76 im Jahr 1985 sechseinhalb Jahre bis am 03.03.1992 im 4. Nachtrag [6] verankert wurde, dass eine Messung bei Ausfahrt des Fahrzeuges aus der Lichtschranke zusätzlich zur Einfahrtmessung vorgenommen werden muss, da ansonsten Stufenprofilmessungen nicht ausgeschlossen [7] werden konnten. Zulassungsschein zu 18.13/88.04 JVC Piller vom 05.01.1988 PTB

3. Beim Messgerät Poliscanspeed [8], zugelassen im Jahr 2006, wurde nach 5 Jahren im Rahmen der 4. Neufassung der Anlage [9] festgelegt, dass keine älteren Softwareversionen als 1.5.5 nach der nächsten Eichung mehr verwendet werden durften, da Fehlzusammenhänge nicht ausgeschlossen waren [10].

4. Beim Messgerät ES3.0 wurde 2019 und mithin 13 Jahre nach Erstzulassung festgestellt, dass dieses Messgerät unter bestimmten Umständen nicht die Geschwindigkeit des Fahrzeuges sondern die Pulsfrequenz der LED-Scheinwerfer misst [11]. Auf entsprechende Hinweise seit 2017 erfolgte keine erkennbare Prüfung durch die PTB. Eine erkennbare Prüfung setzt natürlich auch, siehe zuvor, die Veröffentlichung entsprechender technisch verwertbarer Daten voraus.

Dies ist wohlgedemerkte keine Kritik daran, dass die PTB keine fehlerfreien Prüfungen gewährleistet, da nicht davon auszugehen ist, dass es wirklich fehlerfreie Prüfungen geben kann.

Vielmehr ist es eine Kritik an dem blinden Vertrauen in notwendigerweise fehlerbehaftete Technik und in eine Institution, die wiederholt vorgibt fehlerfrei arbeitende Technik garantieren zu können.

Um eine wirkliche Kontrolle zu ermöglichen ist das Abspeichern der Rohmessdaten unabdingbar.

Befundprüfung

In kritischen Diskussionen, insbesondere in Stellungnahmen für Behörden, welche immer wieder in Gerichtsakten zu finden sind, verweist die PTB dann gerne darauf, dass eine Befundprüfung [12], [13] Klarheit schaffen könne, ob ein Messgerät bei einer konkreten Messsituation einen korrekten Messwert ermittelt habe.

Die Frage nach dem Sinn der Befundprüfung stellt auch der saarländische Verfassungsgerichtshof in der Sachverständigenanhörung. Das Ergebnis ist unter Punkt III 4.d der Urteilsbegründung technisch treffend zusammengefasst:

„Nachträgliche Befundprüfung

Eine nachträgliche Befundprüfung vermag nach dem Ergebnis der Anhörungen und der Beweisaufnahme das Fehlen der Rohmessdaten nicht auszugleichen. Mit ihr kann lediglich festgestellt werden, ob das Messgerät zum Zeitpunkt der Befundprüfung – also längere Zeit nach der den Vorwurf begründenden Messung – funktionsfähig ist und den Anforderungen der Eichung und Konformitätsprüfung genügt. Weder sind ihr vorübergehende, kurzfristige Störungen des Betriebes des Messgeräts in der Vergangenheit zu

entnehmen, noch vermag sie zuverlässig abzubilden, ob die konkrete, in der Vergangenheit liegende Messung korrekt erfolgt oder von im Rahmen der Eichung und Konformitätsprüfung unvorhergesehenen Umständen beeinflusst worden war. Denn aus ihr ergibt sich lediglich, dass zum Zeitpunkt ihrer Vornahme eine Messung weiterhin nach den ursprünglichen Zulassungsanforderungen erfolgt ist. Die Sachverständigen haben insoweit übereinstimmend bekundet, dass die Verlässlichkeit der im Streit stehenden Messung im Rahmen einer Befundprüfung nur dann zu beweisen wäre, wenn die Verkehrssituation und die Umweltbedingungen der Messung identisch nachgestellt werden könnten. Das sei indessen auszuschließen.“

Damit sollte in allen künftigen Verfahren die Argumentation fehlende Rohmessdaten durch eine Befundprüfung ersetzen zu wollen oder zu können unterbleiben!

Überlastung der Gerichte

Insbesondere die „Überlastung unserer Amtsgerichte“ wird ins Feld geführt, wenn Beschlüsse ergehen, von der Verteidigung geforderte Unterlagen von der Konformitätsbescheinigung über vom Verwender zu führende Nachweise und Schulungsbescheinigungen bis hin zu den Falldateien und den Rohmessdaten nicht heraus zu geben.

In einer Art Selbstbemitleidung merken die Amtsgerichte gar nicht, dass erst dadurch, dass begründete Forderungen von Unterlagen durch die Bußgeldbehörden nicht erfüllt werden, Verfahren in die Länge gezogen werden und Raum bieten für unzählige Anträge der Verteidigung.

Bleibt das Verfahren jedoch in der ersten Instanz bei der Bußgeldbehörde, bis form- und fristgerecht gestellte Anträge der Verteidigung auf vollständige Einsicht in berechnete Unterlagen erfüllt sind, dann braucht das Amtsgericht doch nur noch fundiert vorgetragene Einwände und Anträgen zu folgen!

Wenn aber tatsächlich in den meisten Fällen ALLES in Ordnung ist, wird ein solcher Antrag nicht gestellt werden können. Die Anzahl von Verhandlungen vor dem Amtsgericht wird sich auf die Fälle beschränken, in denen der Bußgeldbehörde gegenüber begründet vorgetragen, aber keine Abhilfe geschaffen wurde oder halt persönliche Belange zu entscheiden sind.

Welche Messgeräte sind von der Entscheidung betroffen, wie kann Abhilfe geschaffen werden

Das konkrete Messergebnis anhand von „Rohmessdaten“ prüfen kann man derzeit bei Abstandsmessanlagen und Videomessanlagen, sowie Messgeräten des Typs ES 3.0 und ES 8.0. Auch Rotlichtverstöße lassen sich anhand zweier Fotos mit der eingeblendeten Stoppuhrzeit beurteilen.

Bei allen anderen Messgeräten werden Spannungsverläufe von Sensoren, Laufzeiten von Laserpulsen, Häufung der Geschwindigkeitsausprägungen (Radar) u.v.a. benötigt, um exakte Berechnungen durchzuführen.

Zu den einzelnen Messgeräten werden wir zeitnah (unter www.vut-verkehr.de oder auf YouTube VUT Verkehrs Channel) unsere unterschiedlichen Beurteilung darlegen.

Es ist jedoch jetzt schon zu erwarten, dass Hersteller und PTB von ihrer bisherigen Linie nicht abweichen und versuchen mit verarbeiteten Rohmessdaten oder nur geringen Teilmengen daraus die Forderungen des saarländischen Verfassungsgerichtshofes als erfüllt zu erklären.

Aus technischer Sicht muss dies jedoch abgelehnt werden, da bei keinem Messgerät bekannt ist, welche Rohmessdaten aus der gesamten Datenmenge verarbeitet werden und welche von der Messwertbildung unter welchen Voraussetzungen ausgenommen werden.

In die Datenmenge können sich nicht gewollte Signale einschleichen und immer wieder kann es passieren, dass solche nicht erkannt und weiter verarbeitet werden. Solche in der ursprünglichen Zulassung nicht berücksichtigten Fehler lassen sich nur durch Auswertung der gesamten Datenmenge lokalisieren und bewerten.

Zu berücksichtigen bleibt auch, dass die PTB als Konformitätsbewertungsstelle „für den Antragsteller, den Hersteller“ arbeitet und nicht mehr in seiner Funktion als Zulassungsbehörde.

„Der konkrete Gebrauch des Geschwindigkeitsmessgerätes werde durch den Hersteller bestimmt. Die Konformitätsbewertungsstelle der PTB prüfe im Rahmen eines privatrechtlich organisierten Verfahrens, ob ein Geschwindigkeitsmessgerät nach seiner Bauart die zulässigen Fehlergrenzen einhalte, damit keine unzulässigen Messfehler entstehen würden“ (Dr. Alexander Ratschko, Physikalisch-technische Bundesanstalt, Braunschweig, in VerfGH des Saarlandes, Az. Lv 7/17)

Daran orientiert muss, um eine spätere unabhängige Nachprüfbarkeit zu ermöglichen, die gesamte Datenmenge, die bei der Messung angefallen ist, auch gesichert werden. Dabei braucht die Datenmenge niemanden zu erschüttern, denn sie umfasst mit deutlich weniger als 1 MB nur einen Bruchteil der Datenmenge des Beweisfotos.

Die Verteidigung

In Owi-Angelegenheiten wird in der Übergangsphase die Verteidigung des Betroffenen sicherlich nicht einfacher. Hier bleibt die Reaktion von Behörden und Herstellern abzuwarten, um mit der Unterstützung des technischen Sachverständigen jetzt für eine technisch saubere Lösung bei der Datenspeicherung zu sorgen.

Literaturverzeichnis

[1]https://www.deutscher-verkehrsgerichtstag.de/images/empfehlungen_pdf/empfehlungen_51_vgt.pdf

[2]https://www.deutscher-verkehrsgerichtstag.de/images/empfehlungen_pdf/empfehlungen_54_vgt.pdf

[3] Zulassungsschein zu 18.13/88.04 JVC Piller vom 05.01.1988 PTB

[4] 1. Neufassung der Anlage zu 18.13/88.04 vom 05.07.2007 PTB

[5] Zulassungsschein zu 18.12/85.76 Eso μ p80 vom 16.09.1985 PTB

[6] 4. Nachtrag zum Zulassungsschein zu 18.12/85.76 Eso μ p80 vom 03.03.1992 PTB

[7] Schreiben der PTB vom 27.12.1991 zu „Lichtschranken der Bauart μ p 80“

[8] Innerstaatliche Bauartzulassung 18.11/06.01 vom 23.06.2006 PTB

[9] 4. Neufassung der Anlage zur Innerstaatlichen Bauartzulassung 18.11/06.01 vom 27.05.2011 PTB

[10]https://www.colliseum.net/wiki/Vitronic_PoliScan-Speed_-_Messprinzip_und_Fehlerquellen

[11] Optische Täuschung - Schneller dank LED, Dipl.-Ing. Roland Bladt Dipl.-Verww. Hans-Peter Grün, Dr. Matthias Grün, Dipl.-Ing. (FH) Matthias Müller, Dominik Schäfer MSc, Dipl.- Ing. Ralf Schäfer, Dipl.-Wirt.-Inf. (FH) Sven Schellenberg, download unter:<https://vut-verkehr.de/downloads/Optische%20Taeuschung%20-%20Schneller%20dank%20LED.pdf>

[12] Zur Nachprüfbarkeit eines geeichten Messwertes. Stand: 3. April 2019 / Physikalisch-Technische Bundesanstalt, Braunschweig und Berlin. DOI: 10.7795/520.20190214

[13] Wie verlässlich ist der nachträgliche Schätzwert („Plausibilisierung“) bei der amtlichen Geschwindigkeitsüberwachung? Stand: 26. Oktober 2018 / Physikalisch-Technische Bundesanstalt, Braunschweig und Berlin. DOI: 10.7795/520.20181029