



Stellungnahme zur Fachinformation des BVST – „Rohmessdaten“ in der amtlichen Verkehrsüberwachung

Auf unserer Internetseite können Sie dieses Dokument kostenlos downloaden.

Zusammenfassung: Die vorliegende Fachinformation des Herrn Martin Rehm verneint die Notwendigkeit und Eignung von Rohmessdaten zur Überprüfung von amtlichen Geschwindigkeitsmessungen. Das Schreiben ist in neun Kapitel unterteilt, die im Folgenden einzeln kommentiert werden. Die Kommentierung soll aufzeigen, dass der Fachinformation falsche Annahmen und Schlussfolgerungen zu Grunde liegen und Rohmessdaten vielmehr die einzige Datenquelle bilden, die eine nachträgliche vollumfängliche Prüfung einer individuellen Geschwindigkeitsmessung ermöglichen.

1. Definition von „Rohmessdaten“

Der Verfasser stellt richtigerweise fest, dass derzeit keine allgemeingültige Definition für Rohmessdaten existiert. Er lehnt sich nach eigener Aussage an die Begrifflichkeiten der Physikalisch-Technischen Bundesanstalt (PTB) an, wenn er wie folgt definiert:

Unter „Rohmessdaten“ sind jene geräteinternen Daten zu verstehen, die die messtechnische Grundlage für die Bildung des geeichten Messwertes sind.

Sodann werden – beispielhaft für einen Laserscanner – sieben Schritte vom tatsächlichen Geschehen hin zur Geschwindigkeitsberechnung beschrieben.

Hier ist vor allem auf die Formulierung der Schritte 4 und 5 zu achten:

4. Hiernach wird eine Analog-Digital-Wandlung durchgeführt.

5. Die Signale werden digital verarbeitet und liegen nun als „Rohmessdaten“ vor.

Dies mag der eigenen Definition entsprechen und basierend auf dieser Definition, können die weiter folgenden Ausführungen vielleicht in einem anderen Licht gesehen werden. Die Definition entspricht aber **nicht** dem, was seit Jahren nicht nur von VUT sondern auch vielen anderen Sachverständigen und vielen Gerichten gefordert wird.

Unsere (mittlerweile angepasste) Definition von Rohmessdaten lautet:

Rohmessdaten sind die Daten, die die Hardware Sensoren eines Messgeräts bei der physischen Detektion eines Messvorgangs generieren und die nach der nur technisch notwendige Filtervorgänge umfassenden Analog-Digital-Wandlung die unselektierte, ungefilterte oder anderweitig veränderte, allenfalls durch Metadaten erweiterte, Grundlage der weiteren Verarbeitung des Messgeräts bilden. Ein Messvorgang ist dabei der Zeitraum zwischen Einfahrt in und Ausfahrt aus dem Erfassungsbereich des Messgeräts durch ein Messobjekt.

Der entscheidende Unterschied – und damit auch der Fehler in den Schlussfolgerungen des BVST – liegt im Schritt nach der (zwingend notwendigen) Analog-Digital-Wandlung. Laut Herrn Rehm findet in Schritt 5 – also nach der Wandlung – **eine digitale Verarbeitung der Signale statt**. Erst dann lägen die Daten als „Rohmessdaten“ vor.

Schon von der Logik der Begrifflichkeit ist jedoch nicht ersichtlich, warum die Daten erst nach dieser digitalen Verarbeitung als Rohmessdaten bezeichnet werden sollen; insbesondere, da nicht spezifiziert ist, was genau bei dieser Verarbeitung geschieht und zu welchem Zweck.

Es ist jedoch davon auszugehen, dass dieser Schritt bereits eine für die Messwertbildung absolut maßgebliche Verarbeitung der Daten beinhaltet. Es findet u. a. **eine Selektion** aus der Gesamtmasse aller Rohmessdaten statt. Es werden die Daten selektiert, die man für die Geschwindigkeitsberechnung heranziehen will. Eine solche Selektion ist grundsätzlich auch notwendig, denn es müssen z. B. Störsignale (wie sich drehende Räder beim ES3.0) aus der Berechnung des Geschwindigkeitswertes ausgenommen werden.

Anhand der unterschiedlichen Begrifflichkeiten ergeben sich also die beiden folgenden Abläufe:

1. Begrifflichkeiten des BVST (und anscheinend auch der PTB, Hersteller ect.):

Geschehensablauf – Detektion – Analog-Digital Wandlung – **Nicht bezeichneter Zustand** – digitale Verarbeitung – „Rohmessdaten“ – Zuordnung – Berechnung

2. Unsere Begrifflichkeiten:

Geschehensablauf – Detektion – Analog-Digital Wandlung – **Rohmessdaten** – digitale Verarbeitung (z. B. Selektion) – selektierte Daten – Zuordnung – Berechnung

Es wird also schnell deutlich, dass Herr Rehm überhaupt nicht von den geforderten Rohmessdaten spricht, sondern mit „Rohmessdaten“ bereits eine verarbeitete Auswahl an Daten meint, die dann in die Geschwindigkeitsberechnung einfließen. Insofern ist Herrn Rehm in einem Punkt zuzustimmen: Wenn man genau die **selektierten Daten** nimmt, die das Gerät für eine Berechnung heranzieht, dann erhält man zwangsläufig das gleiche Ergebnis.

Beispiel:

$4 + x = ?$

Setzt man für den Wert x das „Rohmessdatum“ 1 ein, so lautet das Ergebnis der Berechnung 5. Egal wie oft die Berechnung durchgeführt wird.

Nach der Analog-Digital-Wandlung liegen aber die Rohmessdaten 0, 1, 2, ... vor. Und erst durch die digitale Verarbeitung (sprich Selektion), gelangt das Messgerät zu dem Ergebnis, dass 1 der maßgebliche Wert für die Berechnung der Geschwindigkeit ist.

Dieser Schritt der Selektion muss überprüfbar gemacht werden. Das kann er aber nur und einzig dadurch, dass **alle** Rohmessdaten – also das Ergebnis der Analog-Digital-Wandlung (siehe Definition) – **vollständig** für eine Überprüfung offen gelegt wird.

Da alle folgenden Kapitel der Fachinformation auf dieser Fehlannahme beruhen, welche Daten genau von Verteidigern, Betroffenen, Sachverständigen und Gerichten gefordert werden, erscheint mehr als eine kurze Kommentierung im Rahmen dieser Stellungnahme nicht mehr als angebracht.

2. Darstellung, warum „Rohmessdaten“ ungeeignet sind, die Richtigkeit einer Messung sowie die Zuordnungssicherheit zu einem bestimmten Fahrzeug zu gewährleisten

Auch hier ist wieder die Fehlannahme des Herrn Rehm formuliert:

Im Hinblick auf die „Rohmessdaten“ gilt, dass diese erst nach erfolgter Digitalisierung und der angesprochenen weiteren Signalverarbeitung vorliegen. Die Überprüfung der „Rohmessdaten“ ermöglicht daher die Nachvollziehbarkeit der Verarbeitungsschritte davor (siehe Punkt 1 dieser Fachinformation) nicht.

Warum „Roh“messdaten erst nach einer Verarbeitung vorliegen sollen, ist leider auch in diesem Kapitel nicht näher erläutert. Der zweite Satz ist grundsätzlich richtig. Aber eben (auch) aus diesem Grund, werden die wirklichen Rohmessdaten gefordert. Also die Daten vor den für die Analog-Digital-Wandlung (siehe Definition) nicht zwingend erforderlichen Verarbeitungsschritten.

Die Annahme

„Rohmessdaten“ sind darüber hinaus ungeprüfte Daten

ist möglicherweise korrekt, da die Prüfungstiefe der Konformitätsprüfung oder der vormaligen Zulassungsprüfung auch nach Jahrzehnten der Praxis nicht bekannt gemacht wird.

Das ändert aber nichts daran, dass die geräteinterne Geschwindigkeitsermittlung auf der gleichen Datenbasis fußt. Warum genau diese Datenbasis bei einer Überprüfung nicht mehr für eine Geschwindigkeitsermittlung taugen soll, wird nicht erläutert.

3. Definition der Messdaten gemäß PTB-Anforderungen (PTB-A)

Die Definitionen sind korrekt.

4. Eichrechtliche Vorgaben für die Ausgabe von Daten eines Geschwindigkeitsmessgerätes

5. Das standardisierte Messverfahren – Begriffsbestimmung und Vorgaben für den Einsatz von Messtechnik in der amtlichen Verkehrsüberwachung

6. Die Qualitätssicherung im gesetzlichen Messwesen

In den drei Kapiteln werden juristischen Fragen aufgeworfen, die in einer gesonderten Stellungnahme besprochen werden sollen. Für die Ausgangsfrage der Fachinformation, nämlich ob die (korrekten) Rohmessdaten für eine Überprüfung eines Geschwindigkeitsmesswertes geeignet und erforderlich sind, haben sie keinen Belang.

7. Vorgehensweise bei Zweifeln an der Richtigkeit einer Messung oder Korrektheit der Zuordnung zu einem gemessenen Fahrzeug

Die Befundprüfung ist ein völlig ungeeignetes Mittel, um einen individuellen, in der Vergangenheit liegenden Messvorgang zu überprüfen. Dies wurde bereits an vielen Stellen ausführlich dargelegt und dem ist im Übrigen auch die PTB in der Verhandlung vor dem Saarländischen Verfassungsgerichtshof nach Diskussion nicht mehr entgegen getreten (Az. Lv7/17, Urteil vom 05.07.2019).

Nur ganz grundsätzlich: eine Befundprüfung kann nur geeignet sein, den Zustand des Messgeräts im Zeitpunkt der Befundprüfung festzustellen (ähnlich einer Eichung).

Bezüglich der PTB und ihrer Rolle als Obergutachter bleibt festzuhalten, dass diese Konstruktion dem Idealfall des standardisierten Messverfahrens entsprechen würde. Sollten alle Rohmessdaten vorliegen und zwei Sachverständige (z.B. auch ein Hersteller) in einer gerichtlichen Verhandlung in ihren Gutachten zu unterschiedlichen Ergebnissen gelangen (auf **gleicher Datenbasis** wohlgermerkt, siehe hierzu BVerfG, Az.: BvR 1616/18, Beschluss vom 12.11.2020, dann wäre es an der PTB, nach Anrufung durch den Richter, diesen Streit zu entscheiden.

8. „Rohmessdaten“ im Lichte der aktuellen Rechtsprechung

Die Argumentation unterschlägt weite Teile des Gerichtsurteils des saarländischen Verfassungsgerichtshofs, ist insofern also unsachlich. Eine nähere Auseinandersetzung wird in der gesonderten Stellungnahme erfolgen.

9. Positionierung der Hersteller zur fehlenden Notwendigkeit der Bereitstellung von „Rohmessdaten“ im Rahmen von Geschwindigkeitsmessungen

Der BVST ist der festen Überzeugung, dass das gesetzliche Mess- und Eichwesen zuverlässig Gewähr dafür bietet, dass die im Rahmen des standardisierten Messverfahrens eingesetzten Messgeräte – und hier selbstverständlich auch die Geschwindigkeitsmessgeräte – zuverlässig und korrekt ihre Messungen und Messwertzuordnungen vornehmen und auf diese Weise einen wertvollen Beitrag zur Verkehrssicherheitsarbeit leisten.

In einem sehr großen Prozentsatz aller Fälle mag das stimmen. Es gibt aber genügend Beweise aus der Praxis der Verkehrsüberwachung, dass es in Einzelfällen immer wieder zu Fehlmessungen kommt. Unzählige nachträgliche Änderungen an Geräten und Softwareversionen beweisen ebenfalls das Verbesserungspotential. Auch aus diesen Gründen ist nicht ersichtlich, warum man auf eine geeignete nachträgliche Überprüfungsmöglichkeit verzichten sollte, die im Übrigen rechtsstaatlich erforderlich ist, wie auch das BVerfG (Az. BvR 1616/18, Beschluss vom 12.11.2020) festgestellt hat.