LexisNexis®

VRR Schriften für die Verkehrsrechtspraxis

Leseprobe!

Dieser Top-Titel ist bereits erschienen.
Verschaffen Sie sich einen Eindruck und
sichern Sie sich Ihr Exemplar 14 Tage zur Ansicht!

+ CD-ROM

Burhoff/Neidel/Grün (Hrsg.)

Messungen im Straßenverkehr

Fehlerquellen bei Geschwindigkeits- und Abstandsmessung, Rotlichtüberwachung, Bildidentifikation

2. Auflage

ZAP

So schützen Sie Ihre Mandanten vor Fahrverboten und hohen Bußgeldern.

Das **notwendige technische und juristische Wissen für eine rechtssichere Beratung** in straßenverkehrsrechtlichen Ordnungswidrigkeitsverfahren liefert Ihnen dieses praxisorientierte Handbuch. Anhand von **Abbildungen, Fallbeispielen, Rechtsprechungshinweisen und Checklisten** zu den einzelnen Messverfahren lernen Sie besonders die Fehlerquellen und -potenziale kennen. Zusammen mit den entsprechenden juristischen Ausführungen erhalten Sie so konkrete Anhaltspunkte für die erfolgreiche Verteidigung.

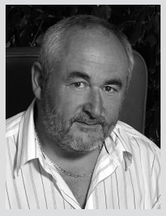
Neu in der 2. Auflage:
- Rotlichtüberwachung & stationäre Messgeräte
- Morphologische Bildidentifikation
- Integrität, Authentizität und Datenschutz bei digitalen Messdaten
- Streuung und Reflexion von Radarstrahlung an der Fahrbahnoberfläche

Überzeugen Sie sich selbst! ▶▶▶

Detlef Burhoff
Rechtsanwalt, Richter am OLG a.D., Münster/Augsburg

Detlef Burhoff ist Herausgeber von LexisNexis® *Strafrecht* (www.strafrecht-online.de) sowie geschäftsführender Herausgeber der Zeitschriften StrafRechtsReport (StRR) und VerkehrsRechtsReport (VRR). In den letzten Jahren hat er sich außerdem einen Namen als Referent gemacht, z.B. im Bielefelder Kompaktkurs, an der Fernuniversität Hagen und in der Anwaltsfortbildung. Zu seinen Veröffentlichungen gehören unzählige straf- und verkehrsrechtliche Standardwerke, die sowohl im ZAP Verlag als auch in anderen Verlagen erschienen sind.

Olaf Neidel machte nach dem Abitur eine Ausbildung zum Kfz- Mechaniker und zum KFZ- Meister. Nach langjähriger Tätigkeit qualifizierte er sich zum KFZ- Sachverständigen und arbeitet mittlerweile seit acht Jahren als Sachverständiger für Verkehrsmesstechnik.
Neben seiner Tätigkeit als Sachverständiger bei der VUT Sachverständigengesellschaft mbH & Co. KG arbeitet er als Autor und gibt Seminare für die anwaltliche Weiterbildung im Verkehrsrecht.



Hans-Peter Grün war seit 1987 als Leiter mehrerer Dienststellen der Verkehrsüberwachung tätig. Zum Aufgabenbereich gehörte z.B. die Ausbildung von Verkehrsüberwachungsbeamten.
Neben der Entwicklung des ersten videogestützten Abstandsmessverfahrens befasste er sich mit der Einführung der Provida- und Lasermesssysteme in die saarländische Verkehrsüberwachung ebenso wie mit der Entwicklung moderner Bildbearbeitungsmethoden im behördlichen OWi-Verfahren.
Mit dem Beginn seiner Tätigkeit als GF der VUT Sachverständigengesellschaft mbH & Co. KG im Jahr 2006 hat sich Herr Grün mit seiner Arbeit als Sachverständiger für Verkehrsmesstechnik der Heranführung und Ausbildung junger Menschen an diesen Beruf verschrieben.

Inhaltsübersicht

Vorwort
Inhaltsübersicht
Hinweise zur Benutzung der CD-ROM
Literaturverzeichnis
Abkürzungsverzeichnis

Teil 1: Messverfahren

A. Allgemeine Anforderungen an die Anwendung von technischen Geräten in der Verkehrsüberwachung
B. Abstandsmessverfahren
C. Lasermessverfahren
D. Lichtschrankenmessverfahren
E. Stationäre Messgeräte (Piezo-Kabel-Geschwindigkeitsmessgeräte)
F. Geschwindigkeitsmessungen durch Nachfahren
G. Radarmessverfahren
H. Rotlichtüberwachung

Teil 2: Morphologische Bildgutachten

A. Einleitung
B. Allgemeine Grundlagen
C. Gutachten

Teil 3: Rechtsfragen in Zusammenhang mit Geschwindigkeitsüberschreitung, Abstandsmessung und Rotlichtverstoß

A. Allgemeine Vorüberlegungen zur Verteidigung
B. Videomessung im Straßenverkehr – BVerfG 2 BvR 941/08 und seine Folgen
C. Geschwindigkeitsüberschreitungsmessung
D. Abstandsunterschreitung (§ 4 StVO)
E. Rotlichtverstoß (§ 37 StVO)
F. Ausgesuchte Verfahrensfragen

Teil 4: Arbeitshilfen

A. Rechtsprechungslexikon
B. Ausgewählte Gesetze und Verordnungen
C. Richtlinien für die Geschwindigkeitsüberwachung der einzelnen Bundesländer
D. Glossar

Stichwortverzeichnis

D. Lichtschrankenmessverfahren

(...)

II. Lichtschranke „LS4.0“

(...)

4. Anforderungen an eine korrekte Auswertung

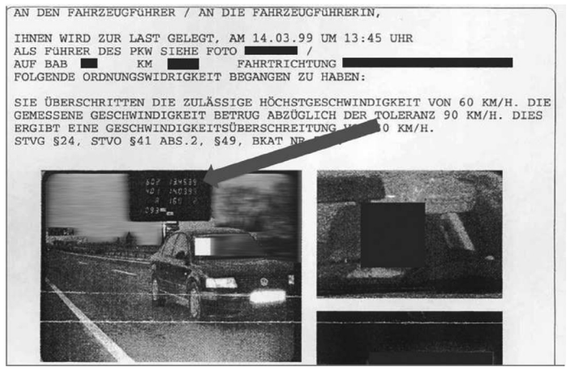
513 Eine Messung mit dem Lichtschrankenmessgerät „LS4.0“ ist in der Auswertung dann als korrekt zu bewerten, wenn im Einzelnen die Punkte der folgenden Checkliste erfüllt sind.

514 **Checkliste: Korrekte Auswertung der Messung bei der „LS4.0“**

- ❑ Das **Messprotokoll** bestimmt eindeutig das verwendete Messgerät.
- ❑ Das verwendete Messgerät verfügt über eine zum Tatzeitpunkt **gültige Eichung**, insb. sind keine Reparaturen am Messgerät erfolgt oder Eichmarken oder Eichplomben so beschädigt, dass die Sicherung des Messgeräts gegen Eingriffe nicht mehr gewährleistet gewesen ist.
- ❑ Die **Auswertung** der **Testfotos** zu Messbeginn und zu Messende bestätigt die erfolgreiche Durchführung der vorgeschriebenen Gerätetests. Nur dann darf der Messfilm überhaupt ausgewertet werden.
- ❑ Bei der Durchführung von Messungen ohne Fotodokumentation ist die Durchführung des Tests 2 im Messprotokoll bestätigt.
- ❑ Der **fahrbahnparallele Aufbau** von Sender und Empfänger ist durch die korrekte Verwendung der Neigungswasserwaage sichergestellt.
- ❑ Das Beweisfoto oder die Beweisfotos bei Verwendung mehrerer Kameras, bilden den **gesamten Bereich der Messlinie** zwischen Sender und Empfänger ab, auf dem sich messrelevante Abläufe ereignen können.
- ❑ Die **Auswertung** des Beweisfotos/der Beweisfotos zeigt, dass das im Beweisfoto abgebildete Fahrzeug den Messwert initiiert hat.
- ❑ Lässt sich dies aus dem Beweisfoto/den Beweisfotos nicht eindeutig bestimmen, muss die Messwertbildung durch ein **anderes Fahrzeug** auf eine andere Art definitiv **auszuschließen** sein.

Hinweis:
Ist einer der v.g. Punkte der Checkliste nicht erfüllt, kann nicht von einer korrekten Messung i.S.e. standardisierten Messverfahrens ausgegangen werden.

5. Beispiel einer nicht zu verwertenden Messung

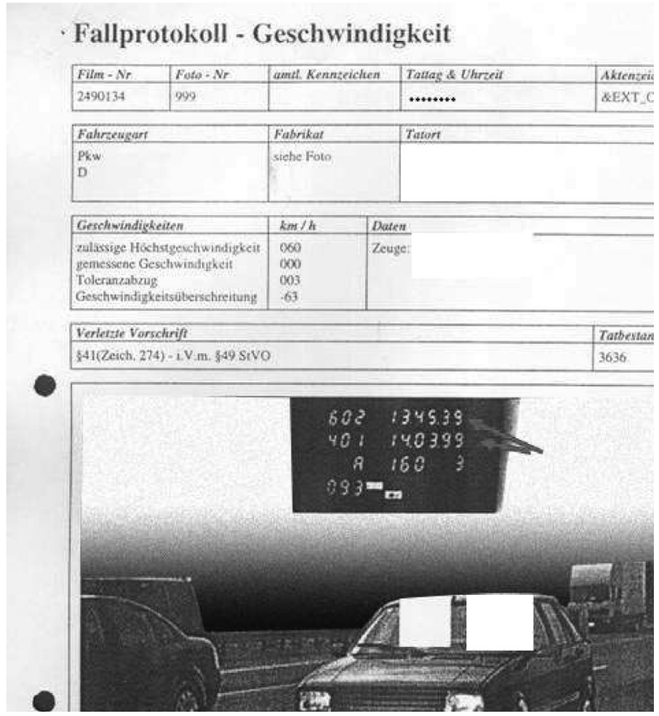

AN DEN FAHRZEUGFÜHRER / AN DIE FAHRZEUGFÜHRERIN,

IHNEN WIRD ZUR LAST GELEGT, AM 14.03.99 UM 13:45 UHR
ALS FÜHRER DES PKW SIEHE FOTO [redacted] /
AUF BAB [redacted] KM [redacted] FAHRTRICHTUNG [redacted]
FOLGENDE ORDNUNGSWIDRIGKEIT BEGANGEN ZU HABEN:

SIE ÜBERSCHRITTEN DIE ZULÄSSIGE HÖCHSTGESCHWINDIGKEIT VON 60 KM/H. DIE GEMESSENE GESCHWINDIGKEIT BETRUG ABZÜGLICH DER TOLERANZ 90 KM/H. DIES ERGIBT EINE GESCHWINDIGKEITSÜBERSCHREITUNG [redacted] KM/H.
STVG §24, STVO §41 ABS.2, §49, BKAT NR [redacted]

Das Bild zeigt eine **korrekte Messwerteinblendung einer Ausfahrtsmessung**. Kritisch sollte hier 515
bei jedem Messfoto mit einem solchen Bildaufnahmewinkel die Messwertbildung durch andere Fahrzeuge überprüft werden.

Oftmals werden solche Bilder als „korrekte Messung“ gewertet, da in der Bildaufnahme kein zweites 516
Fahrzeug zu erkennen ist. Wie falsch es ist, **ohne** entsprechende **Abbildung des gesamten Messbereiches** die korrekte Messwertbildung anzunehmen, zeigt das folgende Bild der zweiten eingesetzten Kamera.


Fallprotokoll - Geschwindigkeit

Film - Nr	Foto - Nr	amtl. Kennzeichen	Tattag & Uhrzeit	Aktenzei
2490134	999		••••••••	&EXT_C

Fahrzeugart	Fabrikat	Tatort
Pkw D	siehe Foto	

Geschwindigkeiten	km / h	Daten
zulässige Höchstgeschwindigkeit	060	Zeuge:
gemessene Geschwindigkeit	000	
Toleranzabzug	003	
Geschwindigkeitsüberschreitung	-63	

Verletzte Vorschrift	Tatbestan
§41(Zeich. 274) - i.V.m. §49 StVO	3636

602 1345.39
401 1403.99
A 160 3
093

(...)

III. Einseitensensormessverfahren „ES1.0“

Das Wichtigste in Kürze:

1. Das Messsystem besteht aus einem Sensorkopf mit vier optischen Helligkeitssensoren, von denen drei im Abstand von insgesamt 50 cm parallel zueinander im rechten Winkel zur Fahrtrichtung der gemessenen Fahrzeuge über die Fahrbahn ausgerichtet werden; der vierte Sensor ist im Winkel von 2° schräg hierzu ausgerichtet und dient der Entfernungsmessung (nicht geeicht!).
2. Das Messprinzip beruht auf einer Weg-Zeit-Messung über die Messbasis von 50 cm; dabei wird ein vorläufiger Messwert über die Vortriggerung und ein endgültiger Messwert über die aufgezeichnete Helligkeitsveränderung vor den Sensoren ermittelt.
3. Zu Beginn und am Ende des Messbetriebes müssen jeweils zwei Tests durchgeführt werden, der Test 1 ist dabei fotografisch zu dokumentieren.
4. Zur Herstellung der Fahrbahnparallelität ist die Fahrbahnneigung mittels Neigungswasserwaage auf das Messgerät zu übertragen.

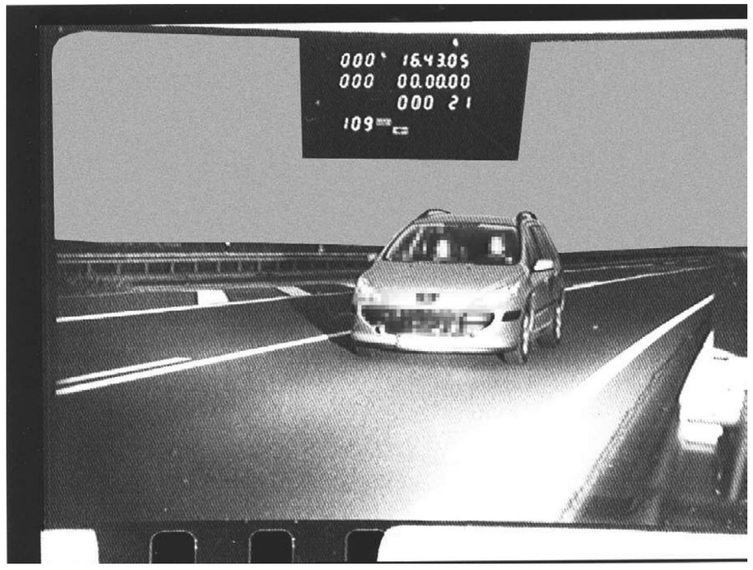
(...)

6. Nicht zu verwertende Messungen

553 **Fall 1:**

Das erste Foto zeigt das „gemessene“ Fahrzeug „allein“ im Messbereich.

Erst die Auswertung aller Filme der Messstelle zeigt im folgenden parallel gefertigten Bild der zweiten Kamera ein **weiteres Fahrzeug** im Messbereich.



Fazit:

- Nur die Aufzeichnung der gesamten Fahrbahnbreite gibt Auskunft über die tatsächliche Messsituation zum Messzeitpunkt;
- nur nach Auswertung der Filme beider Kameras kann die Messsituation beurteilt werden;
- befinden sich zwei Fahrzeuge im Messbereich – wie hier gegeben –, darf die Messung nicht verwertet werden.

Fall 2:

Das erste Bild zeigt **wieder eine vermeintlich korrekte Messsituation** – das gemessene Fahrzeug allein im Messbereich. 554

In solchen Aufnahmen wird häufig über die Möglichkeit eines verdeckt fahrenden Fahrzeuges gestritten – da „man ja nichts sehen kann“. Wie wichtig auch hier der Einsatz der zweiten Kamera und die Auswertung der Messfilme beider Kameras ist, zeigt das folgende zweite Bild der Messung.

Fazit:

Auch hier durfte die Messung wegen zweier Fahrzeuge im Messbereich nicht verwendet werden.

(...)

7. Anforderungen an eine korrekte Auswertung

Eine Messung mit dem Einseitensensormessgerät ist in der Auswertung dann als korrekt zu bewerten, wenn im Einzelnen die Punkte der folgenden Checkliste erfüllt sind. 556

Checkliste: Korrekte Auswertung der Messung bei „ES1.0“ 557

- ❑ Das **Messprotokoll** bestimmt eindeutig das verwendete Messgerät.
- ❑ Das verwendete Messgerät verfügt über eine zum Tatzeitpunkt **gültige Eichung**, insb. sind keine Reparaturen am Messgerät erfolgt oder Eichmarken oder Eichplomben so beschädigt, dass die Sicherung des Messgeräts gegen Eingriffe nicht mehr gewährleistet gewesen ist.
- ❑ Die **Auswertung** der Testfotos zu Messbeginn und zu Messende bestätigt die erfolgreiche Durchführung der vorgeschriebenen Gerätetests. Nur dann darf der Messfilm überhaupt ausgewertet werden.
- ❑ Der **fahrbahnparallele Aufbau des Messsensors** ist durch die korrekte Verwendung der Neigungswasserwaage sichergestellt.
- ❑ Der **vGrenz-Wert** als Grundlage für die Festlegung der Fotolinie 2 ist im Messprotokoll eingetragen.
- ❑ Das Beweisfoto oder die Beweisfotos bei Verwendung mehrerer Kameras bilden den **gesamten Messbereich** zwischen Messlinie und Fotolinie ab, auf dem sich messrelevante Abläufe ereignen können.
- ❑ Die **Auswertung** des Beweisfotos/der Beweisfotos zeigt, dass das im Beweisfoto abgebildete Fahrzeug den Messwert selbst und alleine initiiert hat.
- ❑ Lässt sich dies aus dem Beweisfoto/den Beweisfotos nicht eindeutig bestimmen, muss die **Beteiligung** eines **zweiten Fahrzeuges** an der Messwertbildung auf eine andere Art definitiv **auszuschließen** sein.

Hinweis:
Ist einer der v.g. Punkte der Checkliste nicht erfüllt, kann **nicht** von einer **korrekten Messung** i.S.e. standardisierten Messverfahrens ausgegangen werden.

(...)

IV. Zur Streuung und Reflexion von Radarstrahlung an der Fahrbahnoberfläche

867 Von grundlegender Bedeutung bei Radarmessungen sind die auftretenden **Reflexionsmöglichkeiten**. Neben den allgemein diskutierten Reflexionsmöglichkeiten an Gegenständen in der direkten Radarstrahlung (Fahrzeuge, Zäune, Garagentore, Verkehrszeichen pp.) ist dabei allerdings auch die **Reflexion an der Fahrbahnoberfläche** interessant. Hierbei interessiert insb. das Radargerät Multanova 6F, dessen Antenne sich zur Fahrbahnoberfläche hin absenken lässt.

In den Ausbildungsunterlagen wird eine Absenkung bis max. 6 ° zur Fahrbahnoberfläche hin als akzeptabel bezeichnet. Eine weiter gehende Absenkung sollte unterbleiben.

Bei einer Neigung um 10° kommt es im Normalfall zu einer vollständigen Reflexion der Radarstrahlung auf der Fahrbahnoberfläche, bevor die zu messenden Fahrzeuge erfasst werden. Hier ist die Frage zu diskutieren, ob dadurch der Messwinkel von 22° u.U. auf 0° reduziert werden kann und ob dadurch fehlerhaft zu hohe Messwerte in der Größenordnung von fast 8 % des gemessenen Wertes auftreten können.

868 Im Folgenden wird erörtert, inwieweit Radarstrahlung, wie sie zur Verkehrsüberwachung eingesetzt wird, mit Gegenständen und Oberflächen wechselwirkt, auf die sie fällt.

Zuerst werden die wesentlichen Grundlagen zusammengefasst. Dann wird das Verhalten der Radarstrahlung beim Auftreffen auf eine Asphaltdecke beschrieben. In der Folge werden die verschiedenen Möglichkeiten beschrieben, wie Radarstrahlung zum zu messenden Fahrzeug und von dort wieder zurück zum Radargerät gelangen kann. Die verschiedenen Fälle werden abschließend verglichen, und ihre Plausibilität wird diskutiert.

Dabei wird festgehalten, dass Reflexionen an der Fahrbahnoberfläche, die vom Gerät als korrekt akzeptierte, aber nicht der wahren Geschwindigkeit des zu messenden Fahrzeugs entsprechende Werte erzeugen, nicht generell auszuschließen sind.

2. Wechselwirkung von Radarstrahlung mit einer Fahrbahndecke

871 Trifft Radarstrahlung auf eine Asphaltschicht, so wird sie aufgrund des flachen Einfallswinkels teilweise an der Grenzfläche zwischen Luft und Bitumen reflektiert.

Die Strahlung wird jedoch durch diese Reflexion nicht aus der Achse der Sendeantenne abgelenkt.

Ein Teil der Radarstrahlung dringt in das Bitumen ein, da dieses für Radarstrahlung transparent ist. Radarstrahlung des angrenzenden Frequenzbandes wird im Straßenbau zur Überprüfung des Zustandes von Fahrbahndecken durch „Durchleuchtung“ verwendet.

872 Reflexionen können außerdem an jeder **Unebenheit im Fahrbahnbelag** entstehen, die größer ist als die Wellenlänge der einfallenden Strahlung. Durch diese Reflexionen wird die Radarstrahlung aus der Achse der Sendeantenne abgelenkt.

Außer Reflexionen an ebener Fahrbahn, ohne wesentliche Ablenkung und Reflexionen an Fahrbahnunebenheiten mit einer möglichen wesentlichen Ablenkung der Strahlung, tritt bei der Wechselwirkung von Radarstrahlung mit dem Fahrbahnbelag noch **Streuung** auf.

Streuung kann im Allgemeinen auftreten an Körpern oder Oberflächenstrukturen, die die Größe der Wellenlänge der einfallenden Welle haben, hier 8.7 mm.

Die im Bitumen enthaltenen Splitt-Körner, die der mechanischen Festigkeit des aus Bitumen und Splitt gebildeten Asphalts dienen, haben in etwa eine Größe von 1 cm, je nach Anforderung an den Fahrbahnbelag. Die Korngröße liegt also im Bereich der Wellenlänge der verwendeten Radarstrahlung.

Damit kann nicht ausgeschlossen werden, dass beim Einsatz von Radargeräten zur Geschwindigkeitsmessung, wenn Radarstrahlung vor dem zu messenden Fahrzeug auf die Fahrbahnoberfläche fällt, dort Reflexion und/oder Streuung der Radarstrahlung auftritt.

3. Mögliche Strahlengänge

Insgesamt stehen drei Strahlengänge zur Diskussion, in Abhängigkeit von der Justierung der Messanlage: 873

a) Der direkte Strahlengang von der Messanlage hin zum Fahrzeug und zurück. Hier wird das ausgesendete Signal insgesamt um max. drei Größenordnungen abgeschwächt.

b) Der Strahlengang, bei dem die Fahrbahnoberfläche als Signalquelle wirkt und das Signal aufgrund des breiteren Empfangsbereichs der Radarantenne direkt gemessen wird. Bei diesem Strahlengang wird das Ausgangssignal zweimal gestreut und folglich um max. sechs Größenordnungen abgeschwächt.

c) Der Strahlengang, in dem die am Fahrzeug gestreute Strahlung über Streuung an der Fahrbahnoberfläche zurück zum Messgerät gelangt. Hier tritt noch eine weitere Streuung auf, weswegen das Signal an der Empfangsantenne um insgesamt ca. neun Größenordnungen bzgl. der Ausgangsleistung abgeschwächt wird.

(...)

(Ende Auszug)

Teil 3: Rechtsfragen in Zusammenhang mit Geschwindigkeitsüberschreitung

B. Videomessung im Straßenverkehr – BVerfG 2 BvR 94/08 und seine Folgen

(...)

II. Folgerungen aus der Rechtsprechung des BVerfG

1. Entwicklung der Rechtsprechung nach 2 BvR 941/08

Schon sehr bald nach Bekanntwerden der Entscheidung des BVerfG v. 11.08.2009 (BVerfG, NJW 2009, 3293 = VA 2009, 172 = VRR 2009, 355 = StRR 2009, 356 = zfs 2009, 589) ist diese von der – zunächst **amtsgerichtlichen – Rechtsprechung** aufgegriffen worden. Sehr schnell bildeten sich zwei Gruppen, von denen die eine zum Freispruch der Betroffenen kam, während die andere auch unter Geltung der Grundsätze des BVerfG in 2 BvR 941/ 08 die Betroffenen wegen Verkehrsverstöße – i.d.R. Geschwindigkeitsüberschreitungen oder Abstandsverstöße – verurteilt hat. Grundlegend sind in dem Zusammenhang aus der ersten Gruppe **„Freispruch“** waren AG Meißen (StRR 2009, 478 = VRR 2009, 472), AG Grimma (StRR 2009, 478 = VRR 2009, 472) und AG Eilenburg (DAR 2009, 657). Diese Gerichte haben ein Beweiserhebungsverbot angenommen, weil eine Ermächtigungsgrundlage für den Eingriff in das Recht auf informationelle Selbstbestimmung nicht vorliege. §§ 100h Abs. 1, 163b Abs. 1 StPO, jeweils i.V.m. § 46 OWiG, würden als Ermächtigungsgrundlage ausscheiden, da beide Normen das Vorliegen eines Anfangsverdachts gegen den von der Aufzeichnung betroffenen Fahrer in Zeitpunkt ihrer Durchführung erforderten, was bei dem hier verwendeten Kontrollsystem nicht der Fall sei. Gleiches gelte für die Ermächtigung zur Identitätsfeststellung nach §§ 163b Abs. 2 StPO, 46 OWiG. Das Beweiserhebungsverbot führe auch zu einem Beweisverwertungsverbot hinsichtlich des Beweisfotos. Der Verfassungsverstoß bei der Verkehrsüberwachung würde relativiert, wenn das auf diese Weise erlangte Beweismittel zur Überführung des Täters verwertet werden dürfte (wegen weiterer amtsgerichtlicher Rechtsprechung vgl. die Zusammenstellung bei Rausch, zfs 2010, 302, 304f.). Zur Gruppe **„Verurteilung“** zählten u.a. die Entscheidungen der AG Freiburg (AG Freiburg, VRR 2009, 470 = StRR 2009, 477), AG Schweinfurt (AG Schweinfurt, DAR 2009, 660 = VRR 7

2009, 470 = StRR 2009, 477), AG Erlangen (AG Erlangen, VRR 2009, 470 = StRR 2009, 477). Diese haben i.d.R. in § 100h Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 StPO (so AG Schweinfurt, a.a.O. für das bayerische Brückenabstandsmessverfahren) bzw. § 163b Abs. 1 StPO (so AG Freiburg, a.a.O. und AG Oberhausen, Urt. v. 02.11.2009 – 26 OWi – 371 Js 1419/09-665/09), jeweils i.V.m. § 46 Abs. 1 OWiG eine ausreichende Ermächtigungsgrundlage gesehen: Es erfolge keine verdachtsunabhängige Messung; Eine individualisierbare Aufzeichnung werde erst aufgrund eines Entscheidungsaktes nach Begründung eines Anfangsverdachts ausgelöst.

8 Es hat nicht lange gedauert, bis die mit dieser Problematik zusammenhängenden Fragen in der ober-**landesgerichtlichen Rechtsprechung** angekommen waren. Als erstes OLG hat das OLG Bamberg in seinem grundlegenden Beschl. v. 16.11.2009 (OLG Bamberg, NJW 2010, 100 = VRR 2009, 468 = StRR 2009, 475 = DAR 2010, 26 = zfs 2010, 50) Stellung genommen und § 100h Abs. 1 Nr. 1 StPO beim bayerischen Brückenabstandsmessverfahren als Ermächtigungsgrundlage bejaht. Die Aufzeichnung des auflaufenden Verkehrs erfolge aufgrund der technischen Gegebenheiten ohne Personenbezug, so dass ein Eingriff in das Grundrecht auf informationelle Selbstbestimmung nicht vorliege. Dies sei i.Ü. aber ggf. auch durch §§ 161, 163 StPO gedeckt. Der Argumentation haben sich danach weitgehend alle anderen OLG unter Hinweis auf die Entscheidung des OLG Bamberg v. 16.11.2009 (a.a.O.) auch für andere Messverfahren angeschlossen (vgl. die Zusammenstellung der Rechtsprechung bei Rn. 14 und bei Gieg, VRR 2010, 192 in der Anm. zu OLG Bamberg, DAR 2010, 279 = VRR 2010, 190). Lediglich das OLG Düsseldorf (Einzelrichterentscheidung in NZV 2010, 263 = VRR 2010, 154 m. Anm. Burhoff = VA 2010, 84 = DAR 2010, 213 m. Anm. Krumm) und das OLG Hamm (1. Senat für Bußgeldsachen in VRR 2010, 114) haben das Vorliegen einer Ermächtigungsgrundlage verneint. Das OLG Dresden (DAR 2010, 210 = VRR 2010, 154) ist einen Mittelweg gegangen und hat darauf abgestellt, ob die Messung entsprechende den Vorgaben in Sachsen „anlassbezogen“ durchgeführt worden.

8a **Hinweis:**

Inzwischen hat das **BVerfG** zum zweiten Mal Stellung genommen. Nach seinem Beschl. v. 05.07.2010 (2 BvR 759/10, VRR 2010, 312 = VA 2010, 154) ist es **verfassungsrechtlich nicht** zu **beanstanden**, wenn die Fachgerichte die Vorschrift des **§ 100h Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 StPO** als Rechtsgrundlage für die Anfertigung von Bildaufnahmen zum Beweis von Verkehrsverstößen heranziehen. Die Entscheidung hat zwar keine Videomessung betroffen, sondern eso ES 3.0 (vgl. dazu oben Teil 1 Rn. 558). Das BVerfG hat aber in der Anwendung der Entscheidung vom 11.08.2009 (BVerfG, NJW 2009, 3293 = VA 2009, 172 = VRR 2009, 355 = StRR 2009, 356 = zfs 2009, 589) keinen Unterschied gemacht, sondern auf diese ohne Einschränkungen verwiesen.

M.E. muss sich der **Verteidiger** auf diesen (neuen) **Stand** der **Rechtsprechung** wie folgt **einstellen**: Die h.M. in der oberlandesgerichtlichen Rechtsprechung, die davon ausgeht, dass bei verdachtsabhängigen Messverfahren § 100h StPO die Ermächtigungsgrundlage darstellt, dürfte mit der Entscheidung des BVerfG v. 05.07.2010 (VRR 2010, 312 = VA 2010, 154) auch für andere als Videomessverfahren (inzidenter) abgesegnet sein. Entgegenstehende amtsgerichtliche Rechtsprechung (vgl. oben Rn. 7 und Rausch, zfs 2010, 302 304) ist m.E. ebenso überholt wie die Entscheidungen des OLG Düsseldorf (NZV 2010, 263 = VRR 2010, 154 m. Anm. Burhoff = VA 2010, 84 = DAR 2010, 213 m. Anm. Krumm) und des OLG Hamm (VRR 2010, 114).

Die Diskussion wird jetzt ggf. an anderer Stelle geführt werden müssen, nämlich bei der Frage, wann der von § 100h StPO geforderte Anfangsverdacht gegeben ist. Dazu wird in der obergerichtlichen Rechtsprechung vertreten, dass dieser nicht erst von der Überwachungskamera bei Überschreiten eines Grenzwertes ausgelöst werde, sondern bereits von dem Messbeamten beim Einstellen des Grenzwertes an der Kamera vor Beginn der eigentlichen Messung (vgl. dazu OLG Brandenburg, NJW 2010, 1472 = VRS 118, 290 = VRR 2010, 152 für eso ES 3.0; vgl. zu dem Messverfahren Teil 1 Rn. 558 ff.; OLG Celle, StraFo 2010, 247 = NZV 2010, 363; vgl. auch noch OLG Dresden, Beschl. v. 30.03.2010 – Ss Bs 152/10).

Dem ist m.E. **entgegen** zu **halten**, dass es einen „bedingten Anfangsverdacht“ nicht gibt und immer eine menschliche Entscheidung für die Bejahung eines Anfangsverdachts erforderlich ist (Meyer-

Goßner, § 152 Rn. 4 und Einl. Rn. 76 m.w.N.; vgl. auch BGHSt 51, 72). Hier würde der Anfangsverdacht aber durch die Software einer Maschine ausgelöst (s. auch Roggan, NJW 2009, 1042, 1045; vgl. auch BVerfGE 120, 378 = NJW 2008, 1505 = StRR 2008, 177 m. Anm. Klaws; ähnlich OLG Hamm, VRR 2010, 114; vgl. auch Elsner, DAR 2010, 164, 166 f.); die kann aber nicht die für die Auslösung des Anfangsverdachts erforderliche keine Einzelfallentscheidung treffen. (zu allem eingehend auch Niehaus, DAR 2009, 632, 633 f.). Zu Recht weist zudem Ludovisy (ZAP Fach 9, S. 825, 828), dass es kaum vorstellbar ist, dass der mit der Überwachung beauftragte Messbeamte sekundengenau den Auslöser bedient und damit sicherstellt, dass auf dem gefertigten Messfoto nur der „Verdächtige“, nicht auch aber Dritte abgebildet sind.

Das BVerfG (a.a.O.) scheint es aber anders zu sehen. Jedenfalls muss/kann man das aus dem Beschluss v. 5. 7. 2010 (a.a.O.) folgern: Nicht nur, dass ausdrücklich auf diese Problematik nicht eingegangen wird, das BVerfG (a.a.O.) weist vielmehr ausdrücklich darauf hin: „Im angegriffenen Beschluss wird nachvollziehbar dargelegt, dass der erforderliche Tatverdacht vorlag“ (vgl. auch noch OLG Bamberg, DAR 2010, 279 = VRR 2010, 190). Auch insoweit dürfte die Diskussion damit zu Ende sein.

Möglicherweise erledigt sich die Diskussion aber demnächst auf der technischen Ebene. Zur Technik ist nämlich darauf zu verweisen, dass nach Neuerungen beim Messverfahren „VKS“ demnächst eine selbsttätige Vorabüberwachung möglich sein soll. Das Verfahren „VKS – Typ „Select“ soll die bislang eingesetzten Videoüberwachungsmaßnahmen auf BAB ersetzen (vgl. zu den Neuerungen oben Teil 1 Rn. 140 und Schmedding, DAR 2010, 426).

2. Prüffragen

9 Soweit nach der Rechtsprechung des BVerfG im Beschl. v. 05.07.2010 (VRR 2010, 312 = VA 2010, 154) überhaupt noch eine Verteidigungsmöglichkeit besteht (vgl. Rn. 8a), muss der Verteidiger muss, wenn ggf. eine Videomessung eine Rolle spielt, auf der Grundlage der Entscheidungen des BVerfG v. 11.08.2009 (NJW 2009, 3293 = VA 2009, 172 = VRR 2009, 355 = StRR 2009, 356 = zfs 2009, 589) und vom 05.07.2010 (VRR 2010, 312 = VA 2010, 154) folgende Fragen stellen/prüfen:

- Handelt es sich um eine verdachtsunabhängige oder um eine verdachtsabhängige Überwachungsmaßnahme (vgl. dazu die o.a. Messverfahren Teil 1 Rn. 1 ff., unten Rn. 14 und die Zusammenstellung bei Burhoff, VRR 2010, 93 ff. sowie bei Gieg, VRR 2010, 192 f. in der Anm. zu OLG Bamberg, DAR 2010, 279 = VRR 2010, 190; s.a. noch Szymanski, DAR 2010, 429 LEIVTEC XV 2)? Für die verdachtsunabhängige Maßnahme gilt jedenfalls die Entscheidung des BVerfG v. 11.08.2009 (a.a.O.).
- Welche **Rechtsgrundlage** hat i.Ü. die (verdachtsabhängige) Überwachungsmaßnahme (vgl. dazu BVerfG, VRR 2010, 312 = VA 2010, 154; grundlegend u.a. OLG Bamberg, NJW 2010, 100 = VRR 2009, 468 = StRR 2009, 475 = DAR 2010, 26 = zfs 2010, 50; aus der Literatur s. Niehaus DAR 2009, 632 ff.; Krumm, NZV 2009, 620; Roggan, NJW 2010, 1042, der eine Rechtsgrundlage verneint).
- Wenn der Überwachungsmaßnahme ggf. nur eine Verwaltungsvorschrift zugrunde liegt zudem: Welchen Regelungsinhalt hat sie? Das BVerfG (NJW 2009, 3293 = VA 2009, 172 = VRR 2009, 355 = StRR 2009, 356 = zfs 2009, 589) hat nämlich auch beanstandet, dass eine Verwaltungsvorschrift, die die Videoüberwachung erlaubte, zur Feststellung eines Geschwindigkeitsüberschreitung herangezogen worden ist.
- Auch in allen anderen Fällen wird zu prüfen sein, ob ausreichende Ermächtigungsgrundlagen in den Ländergesetzen gegeben sind. Ein der Maßnahme zugrunde liegendes Gesetz wird man an den Vorgaben von BVerfGE 120, 378 = NJW 2008, 1505 = StRR 2008, 177 m. Anm. Klaws (zu allem Roggan, NJW 2010, 1042; Arzt/Eier, NZV 2010. 113).

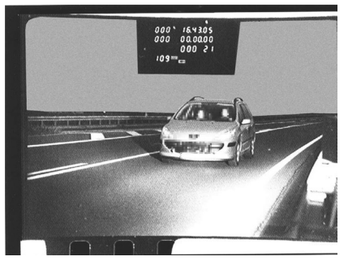
Praktisch für gut befunden – Die übersichtliche Systematik der ZAP-Praxiswerke!

Der übersichtliche Aufbau der einzelnen Kapitel erleichtern Ihnen die Arbeit – immer inklusive Hinweisen, Checklisten und Beispielen.

„Fallbeispiele aus der Praxis“

Zahlreiche mit Fotos und Skizzen versehene Fallbeispiele aus der Praxis erleichtern Ihnen das Verständnis der technischen Erläuterungen.

D. Lichtschrankenmessverfahren



Fazit:

- Nur die Aufzeichnung der gesamten Fahrbahnbreite gibt Auskunft über die tatsächliche Messsituation zum Messzeitpunkt;
- nur nach Auswertung der Filme beider Kameras kann die Messsituation beurteilt werden;
- befinden sich zwei Fahrzeuge im Messbereich – wie hier gegeben –, darf die Messung nicht verwertet werden.

Fall 2:

Das erste Bild zeigt **wieder eine vermeintlich korrekte Messsituation** – das gemessene Fahrzeug 554
allein im Messbereich.

„Praxistipps“

In den Erläuterungen finden Sie neben zahlreichen für Ihre tägliche Praxis relevanten Details auch besonders hervorgehobene Praxistipps. So profitieren Sie bestmöglich von der umfassenden Berufserfahrung der Autoren.

Das Messgerät nimmt automatisch eine Umrechnung auf die tatsächliche Fahrgeschwindigkeit des 387
Fahrzeugs unter Berücksichtigung des **Radarmesswinkels** α vor. Dies ist der Winkel zwischen der Längsachse des Messgeräts und dem Radarmittelstrahl. Das Radarmessgerät zeigt hinterher nur dann die korrekte Geschwindigkeit des Fahrzeugs an, wenn das Radarmessgerät parallel zur Fahrbahnlängsachse aufgestellt war und das Fahrzeug parallel zur Fahrbahnlängsachse fuhr. Eine wichtige Bedingung bei der Aufstellung des Radarmessgeräts wäre somit eine zur Fahrzeuglängsachse genaue **parallele Ausrichtung** der Messanlage. Dem Messbeamten stehen hierfür verschiedene Hilfsmittel zur Verfügung, um diese wichtige Grundvoraussetzung zu schaffen.

Ist das Radarmessgerät in einem **Fahrzeug eingebaut**, wird nicht das Messgerät entsprechend ausge- 388
richtet, sondern das gesamte Fahrzeug. In den Messprotokollen sollte angegeben sein, in welchem Abstand Vorder- und Hinterachse zum Fahrbahnrand standen. Häufig findet man unterschiedliche Abstände des Vorder- und Hinterrads zum Fahrbahnrand. Dies bedeutet nicht zwangsläufig, dass das Fahrzeug schräg zur Fahrbahnlängsachse stand, sondern beruht auf unterschiedlichen Spurweiten der Vorder- und Hinterräder des Fahrzeugs (Spurweite = Abstand zwischen der Mitte des linken und rechten Radaufstandspunkts). Wenn in Messprotokollen bspw. das Vorderrad 1,5 m vom Fahrbahnrand entfernt stand und das Hinterrad 1,52 m, kann das Fahrzeug trotzdem parallel zur Fahrbahnlängsachse ausgerichtet worden sein, da die Spurweite der Hinterräder insgesamt 4 cm geringer war als die der Vorderräder. Dies ist von Fall zu Fall zu überprüfen.

Praxistipp: 389
Eine **fehlerhafte Aufstellung** der Radarmessanlage verursacht **Messfehler**, die u.U. fatale Folgen für den betroffenen Autofahrer haben können.

(…)

IV. Eichung

Geschwindigkeitsmessungen dürfen nur mit **geeichten Messgeräten** durchgeführt werden. Dies gilt 390
nicht nur für Radarmessgeräte, sondern für jede Art von Verkehrsüberwachungsgeräten. Man kann eigentlich davon ausgehen, dass auch tatsächlich nur geeichte Messgeräte zum Einsatz kommen. Bisher hat der Autor noch keinen Fall bearbeitet, bei dem diese Voraussetzung nicht gegeben war.

Praxistipp: 391
Verschiedentlich kommt es vor, dass die Behörden **falsche Eichscheine** einreichen, die nicht zu dem Messgerät gehören oder die für den Messzeitpunkt nicht gültig sind. Ob der vorgelegte Eichschein zum Messgerät gehört, kann überprüft werden, indem man die im Eichschein angegebene Gerätenum

„Checklisten und Hinweise“

Praxiserprobte Checklisten, wichtige Hinweise sowie die Nennung der relevanten Rechtsprechung machen den Praxisnutzen dieser Werke perfekt. Konkrete Ansatzpunkte für Ihre Verteidigung inklusive.

Teil 1: Messverfahren

D. Lichtschrankenmessverfahren

(...)

II. Lichtschranke „LS40“

(...)

4. Anforderungen an eine korrekte Auswertung

513 Eine Messung mit dem Lichtschrankenmessgerät „LS4.0“ ist in der Auswertung dann als korrekt zu bewerten, wenn im Einzelnen die Punkte der folgenden Checkliste erfüllt sind.

514 **Checkliste: Korrekte Auswertung der Messung bei der „LS4.0“**

- ❑ Das **Messprotokoll** bestimmt eindeutig das verwendete Messgerät.
- ❑ Das verwendete Messgerät verfügt über eine zum Tatzeitpunkt **gültige Eichung**, insb. sind keine Reparaturen am Messgerät erfolgt oder Eichmarken oder Eichplomben so beschädigt, dass die Sicherung des Messgeräts gegen Eingriffe nicht mehr gewährleistet gewesen ist.
- ❑ Die **Auswertung** der **Testfotos** zu Messbeginn und zu Messende bestätigt die erfolgreiche Durchführung der vorgeschriebenen Gerätetests. Nur dann darf der Messfilm überhaupt ausgewertet werden.
- ❑ Bei der Durchführung von Messungen ohne Fotodokumentation ist die Durchführung des Tests 2 im Messprotokoll bestätigt.
- ❑ Der **fahrbahnparallele Aufbau** von Sender und Empfänger ist durch die korrekte Verwendung der Neigungswasserwaage sichergestellt.
- ❑ Das Beweisfoto oder die Beweisfotos bei Verwendung mehrerer Kameras, bilden den **gesamten Bereich**