



# Amtsgericht Mannheim

68159 Mannheim, Bismarckstr. 14 (Schloß, Westflügel)  
Telefon: 0621/292-2332 oder 1119      Telefax: 0621/292-1917  
Sprechzeiten: Montag - Donnerstag 09.00-11.30 Uhr u. 14.00-18.30 Uhr  
Freitag 09.00-11.30 Uhr

Geschäftsnummer:

29 OWi 504 Js 16925/2009-AK 567/2009

Im Namen des Volkes

Urteil

Bußgeldsache gegen

den am [REDACTED]  
[REDACTED]  
[REDACTED] der Staatsangehörigkeit  
[REDACTED]

18. Jan. 2010  
[REDACTED]

wegen Verdachts der Ordnungswidrigkeit

Das Amtsgericht Mannheim - SG 29 -  
hat in der öffentlichen Sitzung vom 02. Dezember 2009,  
an der teilgenommen haben:

§  
Richter am Amtsgericht    J ü l c h  
als Strafrichter

[REDACTED]  
als Verteidiger

- ohne Protokollführer gemäß § 226 Abs. 2 StPO -

für Recht erkannt:

Der Betroffene  
wird

f r e i g e s p r o c h e n .

Die Kosten des Verfahrens sowie die notwendigen Auslagen des  
Betroffenen trägt die Staatskasse.

G r ü n d e :

I.

Der Betroffene [REDACTED] wurde am [REDACTED] geboren. D [REDACTED]

Die Fahrerlaubnis hat er im Jahre 1993 erworben.

Im Verkehrszentralregister ist er nicht eingetragen.

II.

Im Bußgeldbescheid des Regierungspräsidiums Karlsruhe - Zentrale Bußgeldstelle - vom 19.02.2009 wird dem Betroffenen [REDACTED] zur Last gelegt, am 25.10.2008 um 12:19 Uhr in Mannheim, BAB 6, km 566, 125 Mannheim - Heilbronn, als Führer des Pkw [REDACTED], folgende Ordnungswidrigkeit begangen zu haben:

Er überschritt die zulässige Höchstgeschwindigkeit außerhalb geschlossener Ortschaften um 27 km/h.

Zulässige Geschwindigkeit: 60 km/h;

festgestellte Geschwindigkeit (nach Toleranzabzug): 87 km/h.

§§ 41 Abs. 2, 49 StVO; § 24 StVG; 11.3.5 BKat.

Er passierte im Baustellenbereich mit Verschwenkungsfahrbahn mit Warn- und Sicherungsmitteln mehrere Verkehrszeichen, bevor die Messung erfolgte. Aufgrund der eindeutigen Verkehrslage wird von vorsätzlicher Begehungsweise ausgegangen.

Diese Handlung beging der Betroffene vorsätzlich.

Von diesem Vorwurf war der Betroffene nach dem Grundsatz "im Zweifel für den Angeklagten" aus tatsächlichen Gründen freizusprechen.

### III.

Nach dem Ergebnis der Beweisaufnahme kann der gegen den Betroffenen erhobene Vorwurf nicht als bestätigt angesehen werden.

Der Betroffene selbst hat sich zwar zur Sache eingelassen, aber zur Geschwindigkeit keine Angaben gemacht.

Er hat eingeräumt, der Fahrer des gemessenen Fahrzeugs gewesen zu sein. Hierzu führte er aus, dass er in der Baustelle im Verkehrsfluss mitgefahren sei. Das Verkehrsschild, das die Höchstgeschwindigkeit auf 60 km/h beschränkt habe, habe er nicht wahrgenommen.

Die Messung der Geschwindigkeit wurde mit dem Geschwindigkeitsüberwachungsgerät, Typ PoliScan Speed der Firma Vitronic, vorgenommen.

Das Messgerät war ordnungsgemäß geeicht. Aufgrund des in der Hauptverhandlung gemäß § 77 a OWiG verlesenen Eichscheines vom 06.10.2008 hat sich ergeben, dass das Gerät am 02.10.2008 geeicht wurde und die Gültigkeit der Eichung bis Ende 2009 andauert.

Daneben ergibt sich aus dem Eichschein, dass die bei den Messungen verwendeten Normale auf die nationalen Normale bei der physikalisch-technischen Bundesanstalt (PTB) rückgeführt sind.

Das Gericht hat den Messbeamten ~~\_\_\_\_\_~~ vom Autobahnpolizeirevier Karlsruhe als Zeugen vernommen. Der Zeuge ist auf dem Messgerät geschult, was sich aus dem gemäß § 77 a OWiG in der Hauptverhandlung verlesenen Schulungszertifikat vom 14.02.2008 (Aktenseite 15) ergibt.

Ergänzend hierzu erläuterte der Zeuge, dass ihm auch aktive Schulungskompetenz verliehen worden sei. Er sei aufgrund seiner Schulung und Erfahrung mit dem Messgerät von der Firma Vitronic als Multiplikator bei der Anwenderschulung ein-

...

gesetzt, was bedeute, dass er Polizeibeamten in der Anwendung des Gerätes schule und eine Schulungsbestätigung an die Polizeiakademie richte. Von dort aus würden die geschulten Polizeibeamten ihre Schulungszertifikation erhalten.

Der unvereidigt gebliebene Zeuge hat in seiner glaubhaften Aussage nachvollziehbar ausgeführt, dass er das Messgerät anhand der Bedienungsanleitung aufgebaut und eingerichtet habe. Zuvor habe er die Messörtlichkeit beobachtet und darauf geachtet, dass keine Hindernisse direkt vor dem Messgerät oder in einer Mindestentfernung, die er allerdings nicht beziffern konnte, sich befänden.

Er habe dann km 566, 125 als ausreichend gute Messstelle ausgemacht und innerhalb der dortigen Baustelle das Messgerät hinter den Warnbaken aufgebaut, so dass der Laserstrahl daran vorbeiführen können. Dann habe er das Messgerät selbst und zwei getrennte Blitzeinrichtungen aufgestellt. Das Messgerät habe er in einer Höhe von 70 cm, gemessen an der Unterkante des Gehäuses (Laserspiegel) aufgestellt. Die Höhe der Blitzeinrichtungen sei nicht vorgeschrieben und deswegen auch nicht protokolliert worden. Bei der Aufstellung der Messeinheit habe er zuvor die Querneigung der Fahrbahn mit einer Neigungswasserwaage ausgemessen und diese auf das Stativ übertragen und dieses somit justiert. Somit sei gewährleistet gewesen, dass der Laserstrahl parallel zur Fahrzeugauflagefläche gerichtet werde. Er habe darauf geachtet, dass das Stativ auch fest im Untergrund stehe und das Messgerät dann mit federgelagerten Schrauben auf zwei Platten befestigt. Sodann habe er das Gerät an der Stromversorgung angeschlossen und eingeschaltet. Das Hochlaufen des Rechners könne er auf einem Display auf der Geräterückseite beobachten. Erst erscheine ein Cursor, dann die PoliScan Speed-Seriennummer 623740, die mit dem Eichschein übereinstimme und kurz danach zwei Reihen Symbole mit schwarzen Karos, die als Zeichen für das ordnungsgemäße Hochfahren des Rechners anzusehen seien. Diese müssten vollständig angezeigt werden, sonst dürfe nicht gemessen werden.

Anschließend führe der Rechner automatisch und eigenständig die Selbsttests durch, die dann in das Messprotokoll übernommen würden.

Das Messprotokoll wurde in der Hauptverhandlung gemäß § 77 a OWiG verlesen (Aktenseite 17).

Es wurde festgestellt, dass der Zeuge  die Selbsttests als störungsfrei ins Messprotokoll übernommen hat.

Insgesamt führte der Zeuge aus, dass kein Fehler angezeigt oder aufgetreten sei.

Bei der konkreten Messung sei er genauso vorgegangen und habe festgestellt, dass er dann mit der Messung habe beginnen können. Das Messgerät sei dann mit dem Steuergerät im Fahrzeug (Laptop) mittels Lankabel verbunden worden. Er habe dann per Hand die notwendigen Fallinformationen in den Computer eingegeben, so wie sie in der Maske des Messfotos zu sehen seien.

Die Maske des Messfotos (enthalten im Gutachten des Sachverständigen ) wurde in der Hauptverhandlung in Augenschein genommen (Aktenseite 152).

Wegen der Einzelheiten wird auf das Messfoto beziehungsweise die Maske, die verlesen worden ist, Bezug genommen.

Nach der Eingabe der Fallinformationen habe er die sogenannte Adaption gestartet. Hierbei würde das so eingestellte Modell vom Rechner automatisch abgestimmt, was bedeutet, dass sich der Rechner aufgrund der vorgegebenen Daten (Fallinformationen) ein dreidimensionales Modell aufbaut und dieses dann optimiert. Hierdurch könnten sich die "Gütwerte" erhöhen.

Nach den anschließenden Testmessungen sei es möglich, im Anzeigemodus die Messfotos anzusehen und zu bewerten. Wenn der Auswerterahmen in Ordnung sei, nämlich die Unterkante unterhalb der Vorderräder, könne mit der Messung begonnen werden. Sonst müsse der Neigungswinkel verändert werden. Der Beginn der anschließenden Messung werde durch Start am Steuergerät (Laptop) eingeleitet. Er könne dann im Fahrzeug

...

am Monitor die Messungen, die durch einen Signalton angezeigt würden, beobachten. Bei Besonderheiten, das heißt bei Auftreten von Fehlern, leite er einen Bildschirmausdruck ein und notiere sich die Zeit. Über mögliche Fehler informiere er sodann die Herstellerfirma.

In Bezug auf die konkrete Messserie am 25.10.2008 zwischen 09:30 Uhr und 13:00 Uhr führte der Zeuge aus, dass keine Besonderheiten aufgefallen seien. Die Daten der Messungen seien auf dem LIDAR gespeichert. Die gespeicherten Daten nehme er auf eine externe Festplatte. Diese Daten brenne er auf der Dienststelle auf eine DVD und schicke diese an die Bußgeldstelle. Bei der Übernahme der Daten vom LIDAR auf die Festplatte und anschließendem Brennen auf DVD sei eine Manipulationsmöglichkeit nicht gegeben. Wenn nur an einer Datei ein Bit verändert würde, sei sie zerstört und könne nicht reproduziert werden. Die in der Datei enthaltene Signatur und Wasserzeichen würden durch das Brennen auf DVD nicht verändert.

Somit steht für das Gericht fest, dass der Polizeibeamte bei Einleitung der Messung und bei der Messung selbst keine Fehler begangen hat und somit auch keine Fehlerquellen von seiner Seite festzustellen sind.

Abrundend ist festzustellen, dass der Zeuge vor der Messung die Beschilderung, so wie sie im Messprotokoll aufgeführt ist, überprüft und als vorhanden und gut sichtbar festgestellt hat.

Zur Eichung führte der Zeuge abschließend aus, dass nach der Eichung keine Veränderungen an dem Messgerät vorgenommen worden seien. Die Eichmarke sei vor der Messung vorhanden und unversehrt gewesen.

Das bei der Messung produzierte Messfoto, das den Betroffenen als Fahrer des Fahrzeuges auf dem linken Fahrstreifen der zweispurigen Autobahn zeigt, wurde in der Hauptverhandlung in Augenschein genommen (Aktenseite 7).

Es ist auffällig, dass das von der Bußgeldbehörde in die Akte genommene Messfoto sich von dem Messfoto mit Bild- und Fallinformationen unterscheidet (Aktenseite 152).

Bei dem von der Bußgeldbehörde vorgelegten Messfoto sind die Messdaten nicht in einem Rahmen mit dem Messfoto verbunden, sondern getrennt ausgedruckt.

Wegen der Einzelheiten wird auf das Messfoto (Aktenseite 7) Bezug genommen, § 267 Abs. 1 Satz 3 StPO.

Das Gericht hat vor der Hauptverhandlung durch das Sachverständigenbüro  die konkrete Messung mit dem nicht standardisierten PoliScan Speed-Messverfahren überprüfen lassen, um festzustellen, ob die im Messfoto angezeigte Geschwindigkeit von 90 km/h zutreffend und verlässlich ist. Unter Beachtung der Rechtsprechung des OLG Koblenz (1 Ss 141/05 vom 12.08.2005) hat sich das Gericht vergewissert, dass es einen Sachverständigen zu Rate gezogen hat, der die erforderliche Sachkunde auf dem Gebiet der Laser-Messtechnik besitzt.

Der Verfasser des schriftlich erstatteten Gutachtens,  ist als Sachverständiger für Rekonstruktion von Unfallursachen (Verkehr, Betrieb, Brand und Elektrizität) öffentlich bestellt und vereidigt. Aus anderen Verfahren, insbesondere darin enthaltenen Gutachten, ist dem Gericht bekannt, dass es sich bei dem Sachverständigen  auch um einen Sachverständigen handelt, der für Messtechnik zugelassen ist und die zur Begutachtung ablaufender Messvorgänge nötige Sachkunde und auch das spezielle Fachwissen, das zur Beurteilung der korrekten Durchführung einer Messung erforderlich ist, besitzt. Es ist gerichtsbekannt, dass der Sachverständige seit vielen Jahren regelmäßig zur Überprüfung von Messgeräten von Gerichten berufen wird und den Ruf des Spezialisten für Geschwindigkeitsmessgeräten und Messvorgänge überregional besitzt.

Das zur Vorbereitung der Hauptverhandlung erstellte schriftliche Gutachten wurde durch den Sachverständigen   vom Büro des Sachverständigen  mündlich erstattet und ergänzend erläutert.

Auch dieser Mitarbeiter des Sachverständigen ( ), der zwar kein amtlich bestellter und vereidigter Sachverständiger für Messtechnik ist, besitzt amtsbekannt aus zahlreichen anderen Verfahren die zur Beurteilung des Messverfahrens mit PoliScan Speed nötige Sachkunde und vor allen Dingen das nötige Sachwissen. Hierzu hat der Sachverständige erläutert, dass er seit siebzehn Jahren Mitarbeiter im Büro des Sachverständigen ( ) sei und sich dadurch umfangreiche Kenntnisse im Bereich verschiedener Messsysteme hat aneignen können. Auch habe er verschiedene Versuche mit verschiedenen Messsystemen durchgeführt. Allerdings an dem Messsystem PoliScan Speed habe er bislang keine Versuche machen können.

Im Hinblick auf PoliScan Speed habe er auch Auskünfte der hierfür besonders qualifizierten physikalisch-technischen Bundesanstalt eingeholt und sich intensiv mit der Funktion des Messgerätes beschäftigt.

Zunächst hat der Sachverständige die Funktion des Messgerätes - wie es auch im schriftlichen Gutachten beschrieben ist - erläutert:

Das Vitronic PoliScan Speed gibt es sowohl als stationäre als auch als mobile Version.

Das Gerät kann sowohl den ankommenden als auch den abfließenden Verkehr messen.

Die Verkehrsfehlergrenze beträgt +/- 3 km/h bei Geschwindigkeiten unter 100 km/h und +/- 3 % des angezeigten Wertes bei Geschwindigkeiten über 100 km/h.

Die Geschwindigkeitsmessung erfolgt auf der Basis einer Laserpuls-Laufzeitmessung (LIDAR = Light Detection And Ranging).

Die Fahrzeuge werden von einem horizontal scannenden LIDAR erfasst; der LIDAR sendet dabei kurze Laserimpulse aus. Der Messstrahl tastet einen Fahrbahnbereich in einer Entfernung zwischen ca. 10 m bis 75 m innerhalb eines horizontalen Blickfeldes (Scannwinkel) von 45 Grad ab. Es ist damit ein Betrieb über mehrere Fahrspuren möglich.

Die Geschwindigkeitsmessung erfolgt über Entfernungsmessungen.

Die Entfernung des Fahrzeugs wird über die Laufzeit der Laserimpulse gemessen, die vom Gerät ausgesendet und nach ihrer Reflexion am gemessenen Fahrzeug wieder empfangen werden. Aus der Änderung der Entfernung des Fahrzeugs in Abhängigkeit von der Zeit wird die Geschwindigkeit des überwachten Fahrzeugs berechnet.

Innerhalb des Bereichs 75 m bis 20 m vor dem Gerät detektiert dieses ein Fahrzeug; innerhalb des Bereichs 50 m bis 20 m vor dem Gerät ermittelt dieses die Geschwindigkeit des Fahrzeugs; innerhalb des Bereichs 50 m bis 20 m vor dem Gerät muss das Fahrzeug für eine gültige Messung mindestens über eine zusammenhängende Strecke von ca. 10 m laufend auswertbare Signale liefern.

Der Mindestbereich von ca. 10 m kann beliebig innerhalb des Bereichs zwischen 50 m bis 20 m vor dem Gerät liegen.

Mindestens 5 m vor der Fotoauslösung muss das Fahrzeug messtechnisch erfasst sein.

Die Lücke innerhalb der Messung darf maximal 15 m betragen beziehungsweise darf eine Zeit von zwei Sekunden nicht überschreiten.

Die zur Geschwindigkeitsermittlung beitragenden Entfernungsmesswerte stammen bei der Messung der ankommenden Verkehrsrichtung allein von der Fahrzeugfront und hier - wegen der besten Reflexionseigenschaften - in der Regel von den Frontscheinwerfern oder vom Frontkennzeichen.

Bei Schrägfahrt eines Fahrzeuges von mehr als 5 Grad wird eine Messung geräteintern verworfen.

Der vom Gerät angezeigte und dokumentierte Geschwindigkeitswert ist die mittlere Geschwindigkeit des Fahrzeuges innerhalb des der Messung zugrunde liegenden Wegintervalls (Regressionsrechnung).

Die Geschwindigkeit des Fahrzeugs darf sich innerhalb des Wegintervalls um bis zu 10 % ändern; bei stärkeren Änderungen kommt es zur geräteinternen Annullation des Messwertes.

Das System prüft selbständig die Genauigkeit der Messwertbildung. Wird die geforderte Güte nicht erreicht, wird der Messwert verworfen.

Was unter "geforderter Güte" zu verstehen ist, wurde vom Hersteller bislang nicht genannt.

Es wird lediglich mitgeteilt, dass sich die vom Gerät angezeigten Geschwindigkeiten um nicht mehr als 0,6 km/h (unter 100 km/h) beziehungsweise um nicht mehr als 0,6 % (über 100 km/h) vom Geschwindigkeitswert des hochgenauen Referenzgerätes der PTB unterscheiden.

Diese Bedingung muss von allen Geschwindigkeitsmessgeräten erfüllt werden.

Ein LIDAR-Messsystem muss beispielsweise in der Höhe so aufgebaut sein, dass nur die unteren Außenkonturen eines ankommenden Fahrzeugs vermessen werden; treffen die Laserstrahlen in den verglasten Bereich eines Fahrzeugs, werden sie unter Umständen im Fahrzeuginnenraum reflektiert und liefern damit keine eindeutige Kontur mehr.

Durch Veränderung der Erfassungsebene zwischen eigentlicher Fahrzeugaußenkontur und beispielsweise der Frontscheibe sind signifikante Änderungen möglich, die zu nicht realen Geschwindigkeitsanzeigen führen können.

Überschreitet die ermittelte Geschwindigkeit einen zuvor eingestellten Grenzwert, wird eine Fotodokumentation durch eine der beiden Digitalkameras des Doppelkamerasytems erstellt. Es wird dabei automatisch diejenige Kamera ausgewählt, die aufgrund ihrer Brennweite eine besser auswertbare Abbildung des Fahrers des Fahrzeugs erwarten lässt.

Der optimale Fotopunkt befindet sich bei der gerätenahen Spur ca. 10 m bei der gerätefernen Spur ca. 20 m vor dem Messgerät.

Überschreiten mehrere Fahrzeuge im Messbereich die zulässige Höchstgeschwindigkeit, können außerhalb der Mindestblitzfolgezeit alle geschwindigkeitsverstöße dokumentiert werden.

Gezählt werden alle Fahrzeuge, die vom Gerät detektiert werden, gleichgültig, ob sie eine Geschwindigkeit einhalten, die unterhalb oder oberhalb des eingestellten Geschwindigkeitsgrenzwertes liegt und gleichgültig, ob die Messung vom Gerät als gültig angesehen oder annulliert wird.

Damit kennt man zwar die Anzahl der vom Gerät detektierten der annullierten Messungen.

Die Kenntnis der Höhe der Annullationsrate aber ist wesentlich, um die Qualität einer konkreten Messreihe überprüfen zu können.

Noch wesentlicher wäre es zu wissen, warum ein konkrete Messung annulliert wurde. Hierfür wäre es jedoch notwendig, dass auch von den annullierten Messungen Fotos angefertigt werden.

Mit der derzeit bestehenden Philosophie, weder die Anzahl der annullierten Messungen anzugeben, noch die Gründe mitzuteilen, weshalb bestimmte Messungen annulliert werden, noch Fotos der annullierten Messungen anzufertigen, bleibt die Qualität einer konkreten Messung nicht überprüfbar.

Wenn eine Messung annulliert wird, bemerkt man dies lediglich, wenn man das auf der Rückseite des Gerätes befindliche Display beobachtet (was im Normalfall von den Messbeamten nicht geschieht). Dort leuchten bei annullierten Messungen entweder die Symbole !X oder XX auf.

Der Unterschied zwischen den Annullationsarten !X und XX wird vom Hersteller nicht genannt.

Seitens des Herstellers wird lediglich pauschal aufgeführt, dass bei Nichterreichen der gesetzten Güteforderung der Messwert verworfen wird. Es müssten verschiedene Kriterien und Plausibilitäten erfüllt sein, damit der Messwert nicht annulliert wird. Welche Kriterien und Plausibilitäten dies sind, wird nicht genannt.

Die Zuordnungssicherheit der ermittelten Geschwindigkeit zu einem bestimmten Fahrzeug soll durch eine sogenannte Auswertehilfe in der Fotodokumentation gewährleistet werden.

Die Auswertehilfe besteht aus einem perspektivisch in das Foto eingeblendeten vertikalen rechteckigen, in seiner Breite variablen Rahmen.

Der Rahmen muss eine Mindestbreite von ca. 0,4 m aufweisen; des Weiteren sollte sich - beispielsweise bei der Messung des ankommenden Verkehrs - möglichst das vordere Kennzeichen

des gemessenen Fahrzeugs innerhalb des Rahmens befinden, da das vordere Kennzeichen eines Fahrzeugs in der Regel der am besten laserreflektierende Teil der Vorderfront ist.

Bei der Messung des abfließenden Verkehrs gelten analoge Kriterien.

Der Rahmen hat eine Höhe von 1,0 m; die Breite entspricht - bei der Messung des ankommenden Verkehrs - demjenigen Bereich der Fahrzeugfront, von dem verwertbare Messwerte stammen.

Wenn die Geschwindigkeit eines Fahrzeugs ermittelt ist, wird berechnet, welche Position das Fahrzeug - unter Beibehaltung seiner ermittelten Geschwindigkeit und unter Beibehaltung seiner bisherigen Fahrtichtung - zum Zeitpunkt des Auslösens des Messfotos innehaben wird. An dieser Stelle wird die sogenannte Auswertehilfe in das Messfoto eingeblendet. Wenn sich das Fahrzeug auf dem Messfoto dann in einer korrekten Position relativ zur Auswertehilfe befindet, geht man davon aus, dass der Messwert von diesem Fahrzeug stammt.

Folgende Kriterien müssen zur eindeutigen Identifizierung des gemessenen Fahrzeugs - bei der Messung des ankommenden Verkehrs - erfüllt sein:

- der untere Rahmen der Auswertehilfe muss auf dem Messfoto erkennbar unterhalb der Position der Vorderräder des gemessenen Fahrzeugs liegen;
- wenn möglich sollte sich das vordere Kennzeichen zumindest teilweise innerhalb des Rahmens der Auswertehilfe befinden;
- innerhalb des Rahmens der Auswertehilfe dürfen auf dem Messfoto keine Teile eines weiteren Fahrzeugs der gemessenen Fahrtichtung zu sehen sein.

Diesen Ausführungen des Sachverständigen Diplom-Ingenieur ~~...~~ zur Funktion des Gerätes konnte das Gericht folgen und sein Fachwissen übernehmen.

Hinsichtlich der im schriftlichen Gutachten aufgeführten Unklarheiten zur Funktion des Gerätes, nämlich ob unplausible Ergebnisse vom Gerät erkannt werden und die Messung in solchen Fällen verworfen wird oder ob PolisScan Speed möglicherweise nicht reale Geschwindigkeiten erkennt; weiter ob Regen oder Schneefall Fehlgeschwindigkeitsmessungen bewirken oder große Regentropfen oder Schneekristalle zu Reflektionen und damit zu Einzelentfernungsmessungen führen könnten, hat der Sachverständige eine Stellungnahme der physikalisch-technischen Bundesanstalt eingeholt und diese zitiert:

"...Eine Erklärung der (vom Verfasser festgestellten) Auffälligkeiten setzt eine Kenntnis voraus, die über das hinausgeht, was die Firma Vitronic zunächst veröffentlicht hatte. Uns gegenüber jedoch musste die Firma Vitronic bereits im Rahmen des Zulassungsverfahrens im Jahre 2005 die Funktionsweise detailliert offen legen. Wir sind dabei aber zum Schutz des Know-hows des Herstellers nicht befugt, Informationen weiterzugeben. Bei Bekanntwerden der Auffälligkeiten haben wir umgehend analysiert, ob sich auch bei unserer detaillierten Kenntnis der Funktion des Gerätes Zweifel an der Korrektheit von Geschwindigkeitsmessungen beziehungsweise der Zuordnungen der Messwerte zu abgebildeten Fahrzeugen ergeben. Bei unserer Analyse ließen sich alle auffälligkeiten erklären."

Hinsichtlich annullierter Messungen führte der Sachverständige wie folgt aus:

Damit kennt man zwar die Anzahl der vom Gerät detektierten Fahrzeuge, nicht jedoch beispielsweise die wichtige Anzahl der annullierten Messungen.

Die Kenntnis der Höhe der Annullationsrate aber ist wesentlich, um die Qualität einer konkreten Messreihe überprüfen zu können.

Hinsichtlich der konkreten Messung im vorliegenden Fall hat der Sachverständige Zweifel aufgezeigt, die nach dem derzeitigen Stand der Technik nicht beseitigt werden können.

...

Auf dem Messfoto des Betroffenen seien zwei ankommende Fahrzeuge nahezu in gleicher Höhe zu sehen.

Wegen der Position beider Fahrzeuge, in der das auf der rechten Fahrbahn befindliche Fahrzeug den Pkw des Betroffenen auf der linken Fahrbahn teilweise überdecke (siehe Messfoto) seien das Fahrzeug des Betroffenen und das rechts neben ihm befindliche Fahrzeug für das Lasergerät ein zusammenhängendes Gebilde, weil das Lasergerät keinen freien Raum zwischen den beiden Fahrzeugen ausmachen könne.

Da die Geschwindigkeit des auf der rechten Fahrbahn fahrenden Fahrzeugs nicht bekannt sei, könne nicht ausgeschlossen werden, dass das rechts fahrende Fahrzeug keine auffallend geringere Geschwindigkeit innegehabt habe, als das Fahrzeug des Betroffenen. Somit könnten beide Fahrzeuge während der gesamten Detektionsphase für das Lasergerät ein zusammenhängendes Gebilde gewesen sein.

Da sich die Geschwindigkeit eines Fahrzeugs während einer Messung bis zu 10 % ändern dürfe, ohne dass die Messwertbildung annulliert werde, stelle sich ihm die Frage, was geschehe, wenn zwei Fahrzeuge während der gesamten Detektionsphase gleichzeitig zusammenhängend ohne Lücke vom Lasergerät erfasst und sich ihre Geschwindigkeiten nicht um mehr als 10 % unterscheiden würden.

Eine an den Hersteller gerichtete Anfrage zu diesem Punkt habe dieser bisher nicht beantwortet.

Nach dem derzeitigen Stand seiner Kenntnisse sei die Frage, ob der Messwert lediglich aus Reflektionen des Fahrzeugs des Betroffenen gebildet wurde, oder ob auch Reflektionen des daneben fahrenden Fahrzeuges in den Messwert eingeflossen sei, ungeklärt.

Deswegen könne nicht ausgeschlossen werden, dass das auf der rechten Fahrbahn fahrende Fahrzeug die Messung beeinflusst habe.

Die Ausführungen des Sachverständigen hierzu waren für das Gericht logisch aufgebaut, in sich geschlossen und nachvollziehbar. Das Gericht sieht sich davon überzeugt und hat die Zweifel des Sachverständigen übernommen.

Letztlich kann das Gericht den Messwert von 90 km/h (87 km/h nach Abzug der Toleranz) nicht in seine Entscheidung übernehmen, weil letztlich auch nicht ausgeschlossen werden kann, dass während des Messvorganges das Fahrzeug auf der rechten Fahrbahn im Beschleunigungsvorgang war und es somit das Messergebnis nach oben beeinflusst haben kann.

Auch eine nachträgliche Richtigkeitskontrolle des Geschwindigkeitsmesswertes ist derzeit nicht möglich.

Nach Ausführungen des Sachverständigen Diplom-Ingenieur  wäre dies möglich, wenn die sogenannten "Rohdaten" des Messvorganges zur Verfügung stünden.

Der , der insoweit als sachverständiger Zeuge angesehen wurde, hat hierzu erläutert, dass die "Rohdaten" tatsächlich gespeichert würden. Aus den "Rohdaten" könne nachgeprüft werden, wann und auf welcher Strecke die Messung produziert worden sei und über welche Breite Messwerte erzielt worden seien.

Nach Auswertung dieser "Rohdaten" könnte ausgeschlossen werden, ob daneben fahrende Fahrzeuge eine Messung beeinflusst hätten. Möglicherweise könnte sogar nachgeprüft werden, ob für jedes Fahrzeug individuell Messwerte festgestellt werden könnten.

Der ~~Zeuge~~ zeigte sich sachverständig genug, um diese Frage abschließend zu beantworten, nämlich dahin, dass die "Rohdaten" zwar für jede Messung in der Datei aufgezeigt würden. Diese Daten seien jedoch nicht dauerhaft, sondern würden bei der folgenden Messung wieder überschrieben, weswegen man dann im Nachhinein nicht darauf zurückgreifen könne.

Dieser Weg der Nachprüfung der Zuverlässigkeit der Messung blieb dem Gericht somit verwehrt.

Das Gericht hat zwar die Möglichkeit bedacht, die Sach- und Fachkunde derjenigen Stellen zu nutzen, die für die Beurteilung der Tragweite solcher Fehler am ehesten präde-

stiniert sind, nämlich der Gerätehersteller selbst und zum anderen die physikalisch-technische Bundesanstalt, die die Bauartzulassung erteilt hat und dazu das Gerät in punkto Zuverlässigkeit und Genauigkeit auf Herz und Nieren geprüft hat.

Dies erschien dem Gericht allerdings nicht erfolgversprechend. Zum einen, weil Anfragen des bestellten Sachverständigen nicht beantwortet worden sind, und letztlich die zur Beurteilung der Messgenauigkeit erforderlichen "Rohdaten" auch von dieser Seite nicht mehr beschafft werden können.

Im Einklang mit dem Sachverständigen bleibt dem Gericht die Forderung an den Gerätehersteller, die Geräte-Software dergestalt zu programmieren, das die "Rohdaten" jedes einzelnen Messvorganges dauerhaft gespeichert und somit der Nachprüfung von Sachverständigen zugänglich gemacht werden. Dies dürfte aus technischer Sicht nicht unmöglich sein.

Das Gericht schließt sich der Forderung des Amtsgerichts Dillenburg (3 OWi 2 Js 54432/2009) in seiner Argumentation im Beschluss vom 02.10.2009 an und empfiehlt der Herstellerfirma, das den rechtsstreitigen Anforderungen noch nicht genügende Poliscan Speed-Messverfahren auf den Stand der Technik nachzurüsten, um eine nachträgliche Richtigkeitskontrolle dem Sachverständigen zu ermöglichen. Der Bürger, der seit dem 01.02.2009 zum Teil drastisch erhöhte Bußgelder für Geschwindigkeitsübertretungen zahlen muss, hat einen verfassungsrechtlich gesicherten Anspruch auf die nachträgliche Richtigkeitskontrolle der ihm zur Last gelegten Geschwindigkeitsübertretung.

Die offensichtlichen wirtschaftlichen Interessen der Geräteherstellerin dürfen auf keinen Fall über den Interessen der gemessenen Fahrzeuglenker stehen.

IV.

Da der Betroffene aus den vorgenannten Gründen freizusprechen war, hat die Staatskasse die Kosten des Verfahrens und die notwendigen Auslagen des Betroffenen zu tragen, §§ 46 OWiG, 467 StPO.

Jülch  
Richter am Amtsgericht

Die Entscheidung ist rechtskräftig seit 30.12.2009

Amtsgericht Mannheim, den 13. JAN. 2010  
Baumgärtner

OFZ. Justizsekretarin  
als Urkundsbeamter der Geschäftsstelle

Die vorstehende Abschrift wird als  
richtig beglaubigt.

Amtsgericht Mannheim, 13. JAN. 2010

