

in einer solchen Weise auf die Bauart durchschlägt, dass eine Ausnahme möglich ist, ist in weiten Bereichen **kaum mehr schlüssig nachzuvollziehen**. So ist es nur schwer erklärlich, dass ein Leichenwagen, der immerhin auch für sonstige Transporte genutzt werden kann, eine Ausnahme begründen können soll, während dies im praktisch wesentlich bedeutsameren Fall der Taxifahrzeuge nicht der Fall sein soll. Hiernach ist es angezeigt, die § 44 StGB; § 25 StVG dahin zu **ändern**, dass die **direkte und indirekte Anbindung an das Fahrerlaubnisrecht aufgegeben** wird, zumal das Fahrverbot die Fahrerlaubnis als solche nicht antastet, sondern lediglich deren Nutzung für gewisse Zeit untersagt. Die Praxis zeigt, dass der Täter in vielen Fällen auch dann nachhaltig zu beeindrucken ist, wenn er nur bestimmte Fahrzeu-

ge während der Zeit des Fahrverbots nicht führen darf. Die gesetzlichen Regelungen sollten daher so gefasst werden, dass **flexible Ausnahmen** bis hin zur erlaubten Nutzung eines bestimmten Fahrzeugs bzw. der Nutzung zu bestimmten Zeiten oder Zwecken möglich sind. Hierdurch könnte dem Übermaßverbot im konkreten Einzelfall mit passgenauen Lösungen Genüge getan werden. Insbesondere beim Ersttäter ließen sich auf diese Weise auch berufliche und wirtschaftliche Härten angemessen abmildern, ohne den Erziehungseffekt zu vernachlässigen. Allerdings müsste sichergestellt werden, dass solche Ausnahmen genau tenoriert und im Rahmen eines Ersatzführerscheins dokumentiert werden, um eine effektive Kontrolle der Einhaltung der Grenzen der Ausnahme zu ermöglichen.

Fallbeispiel: Rechtswidrige Bußgeldverfahren im Land Brandenburg

von Sachverständiger Ulrich Diezel und Rechtsanwalt Christian Wowra, Berlin

I. Angebliche Tatsituation

Das Land Brandenburg meldet dieser Tage wieder eine überproportionale Steigerung der Bußgelder. Wie manche Verfahren zustande kommen, zeigt folgender realer Fall.

Die Zentrale Bußgeldstelle des Landes Brandenburg in Gransee fertigte am 9.2.2009 einen Bußgeldbescheid gegen den Betroffenen. Dieser Bußgeldbescheid wurde dem Betroffenen am 11.2.2009 zugestellt und enthielt folgenden Tatvorwurf:

„... Ihnen wird als Führer des Fahrzeugs vorgeworfen, folgende Ordnungswidrigkeit(en) begangen zu haben: Feststellungsort: BAB 10 km 99,3, BAB 10 FR AD Potsdam in FR AD Werder, Feststellungstag: 22.12.2008 um 15:15 Uhr, Fahrzeugart: Sattelzugm. m. Anhgr. aml. Kz: XXXXXXXXX...“

Sie hielten als Führer des Lastkraftwagens (zulässiges Gesamtgewicht über 3,5 t) bei einer Geschwindigkeit von mehr als 50 km/h auf der Autobahn den Mindestabstand von 50 m von einem vorausfahrenden Fahrzeug nicht ein. ... Beweismittel: Foto/Video, Zeugnis des Polizeibeamten: XXXXXX POM...“

II. Beauftragung des Sachverständigen und amtliche Störung seiner Tätigkeit

Der Betroffene beauftragte am 16.4.2009 einen Sachverständigen mit der Überprüfung des Messvorgangs.

Als Beauftragter des Betroffenen stellte der Sachverständige schriftlich am 5.5.2009 bei der Zentralen Bußgeldstelle in Gransee einen Antrag auf Akteneinsicht gem. § 49 Abs. 1 OWiG. Mit Telefax v. 22.5.2009 präziserte der Sachverständige seinen Antrag, auf

den die Behörde nicht reagierte, und meldete sich für den 26.5.2009 in Gransee an.

Am 26.5.2009 reiste der Sachverständige in Gransee an und musste feststellen, dass niemand seinen Antrag kannte. Es stellte sich schnell mithilfe anwesender Behördenmitarbeiter heraus, dass die zuständige Sachbearbeiterin den Antrag nicht bearbeitet hatte und daher nichts vorbereitet war. Insbesondere war das Video nicht in der Behörde vorhanden.

Der Sachverständige hatte die Reise umsonst gemacht und musste unverrichteter Dinge nach Berlin zurückfahren.

Er stellte per 27.5.2009 die Kosten der Fahrt der Behörde wegen Verschuldens der Behörde im Sinne eines vorgerichtlichen Verdachts der Amtshaftung in Rechnung. Seitens des Zentraldienstes der Polizei wurde dann mit Schreiben v. 3.7.2009 die Schadensregulierung mit der Begründung abgelehnt:

„... in obiger Angelegenheit kann ein Ausgleich Ihrer Rechnung durch den Zentraldienst der Polizei des Landes Brandenburg nicht vorgenommen werden, da ein Vergütungsanspruch nicht besteht. Ein solcher besteht allenfalls gegenüber demjenigen, welcher Sie herangezogen oder beauftragt hat.“

Der Rechtsweg zur Klärung der Schuld- und Kostenfrage wird durch den Sachverständigen weiter verfolgt.

Tage später erhielt der Sachverständige zumindest eine DVD mit dem relevanten Video aus Gransee zugeschickt. Auch rief er die zuständige Leiterin an, die ihm auf seine Frage nach den Gründen der ausgebliebenen Akteneinsichtnahme trotz Antrag und Anmeldung mitteilte: „Wegen eines solchen Schreibens berei-

te ich doch nichts vor.“ Eine Dienstaufsichtsbeschwerde gegen diese Behördenmitarbeiterin war die Folge.

III. Untersuchung

Es erfolgte die Überprüfung des Videos und des vom Verteidiger übermittelten Akteninhalts. Der Sachverständige stellte zunächst einige Unstimmigkeiten fest:

Das als Beweismittel dargebotene Video war keine Videoaufnahme einer zugelassenen Überwachungseinrichtung. Es fehlten alle diesbezüglichen Merkmale, insbesondere die Gerätedokumentation, wie Eichschein, PTB-Zulassung, Rechenblatt, Messprotokoll.

Die in der Akte dargebotenen Standbilder stammten nicht aus dem Video, sondern waren mit einem Objektiv anderer (größerer) Brennweite und einem Bildsensor höherer Auflösung aufgenommen. Diese Erkenntnisse waren jedoch derart überraschend, dass der Sachverständige zunächst an einen eigenen Irrtum dachte.

Die sachverständigenseitig aus der Videosequenz gewonnen Einzelbilder zeigten grds. die gleiche Situation, wie die Fotos aus der Akte, jedoch ohne Erkennbarkeit des amtlichen Kfz.-Kennzeichens oder des Fahrzeugführers.

Die Fahrtrichtungsangabe im Bußgeldbescheid war indifferent, da für zwei gegensätzliche Fahrtrichtungen angegeben (1. in Richtung Autobahndreieck Potsdam, 2. in Richtung Autobahndreieck Werder s.o.).

Die Zeitcodeanzeige in der Videosequenz differierte um 4 Minuten mit der Angabe der Tatzeit im Bußgeldbescheid.

V. Rolle der Staatsanwaltschaft und des Gerichts

Nunmehr beantragte der Sachverständige am 15.6.2009 in Gransee die Ergänzung des Aktenmaterials um die o.g. Gerätedaten und -unterlagen einzusehen. Als Antwort wurde der Sachverständige mit dem Verteidiger verwechselt und ihm mitgeteilt, dass man sein Schreiben „zuständigkeitshalber an die Staatsanwaltschaft Potsdam weitergeleitet“ hat. Von dort fehlt bis heute jede Reaktion. Unreflektiert, wie in Bußgeldsachen üblich, hatte die Staatsanwaltschaft mit dem üblichen Formblatt die Bußgeldakte an das zuständige AG Potsdam weitergeleitet.

Am 8.7.2009 fand vor dem AG Potsdam die mündliche Hauptverhandlung statt.

In der Vernehmung des im Bußgeldbescheid benannten Zeugen gab dieser an, dass er gar kein amtlich zugelassenes Messgerät eingesetzt hätte, sondern einen handelsüblichen Camcorder. Sein Kollege hätte neben ihm mit einer Spiegelreflexkamera die Einzelbilder gefertigt. Dass die Geräte für den amtlichen Einsatz gem. § 2 Abs. 2 Eichgesetz zugelassen und geeicht sein müssen, wüsste er nicht. Auch für die

genannten übrigen Unstimmigkeiten hatte er keine Erklärung bzw. zog sich mit Nichtwissen (als verantwortlicher Messbeamter!) aus seiner Verantwortung zurück und konnte schließlich auch nur grundsätzliche Angaben zur Auswertung des Videos und der weiteren Verfahrensweise machen.

Der zuständige Richter hatte keine grundsätzlichen Bedenken gegen die „Messungen“ und erwähnte, diese Verfahrensweise schon in einer Vielzahl von Fällen akzeptiert zu haben. Er sehe keinen Grund, an den Angaben des Beamten zu zweifeln. Mit „Bedenken“ sei er im Hinblick auf den mit der Ermittlung der Fahreigenschaft des zum Tatvorwurf schweigenden Betroffenen und der ggf. erforderlichen Augenscheineinnahme des Fuhrparks der Spedition verbundenen Aufwand jedoch bereit, das Verfahren nach § 47 Abs. 2 OWiG einzustellen. Handlungsbedarf zur Aufklärung der Unstimmigkeiten und Rechtsverletzungen bis hin zu einem deutlichen Hinweis auf die geltende Rechtslage sah er nicht. Die Zustimmung zu dieser Verfahrensweise erfolgte im Interesse des rechtsschutzversicherten Mandanten, dem die weitere Aufarbeitung des Verfahrens im Verhältnis zur folgenlosen Einstellung nach § 47 Abs. 2 OWiG nicht zu erklären gewesen ist.

VI. Schlussbemerkung

Aus **Verteidigersicht** lohnt es sich in jedem Fall auf der Vorlage der im Bußgeldbescheid benannten Beweismittel zu bestehen und bei geringstem Verdacht, hier könnte etwas nicht mit rechten Dingen zugegangen sein, nachzuhaken. Erst jüngst wurde ein Berliner Polizeiangehöriger vernommen, der angegeben hat, die Funktionsweise des von ihm verwendeten Gerätes (*Vitronic Poliscan Speed*) nicht zu kennen. Aus anderen Verfahren sei ihm bekannt, dass der Hersteller die Erläuterung der Funktionsweise verweigere. Seine Aufgabe bestehe darin, das Gerät aufzustellen und dabei zu justieren, dann in Betrieb zu nehmen und bei der Inbetriebnahme darauf zu achten, dass der im Bild erkennbare Rahmen in der richtigen Position sei. Weiteres habe er nicht zu beachten. Eine Bedienungsanleitung kenne er nicht. Er habe eine Checkliste, die er so nenne, erhalten, darin seien die vom Hersteller beschriebenen Vorgaben bei der Aufstellung und der Inbetriebnahme enthalten. Da das Gerät eine PTB-Zulassung habe und geeicht gewesen sei, vertrat die Richterin die Ansicht, dass es sich um ein standardisiertes Messverfahren handle, weswegen sie keine weiteren Feststellungen treffen müsse. Bleibt abzuwarten, wie sich das KG auf die eingelegte Rechtsbeschwerde verhält.

Aus **Sicht des Sachverständigen** ist es im Hinblick auf Videomessungen neben der vorgeschriebenen Zulassungs- und Eichpflicht auch wegen der auf dem Markt befindlichen unterschiedlichen Sensorsysteme unerlässlich, die Videoaufnahmetechnik stets einer Überprüfung zuzuleiten.

Vielfach haben im handelsüblichen Sektor Videoaufnahmegeräte Einzug gehalten, die nach dem U.S.-Standard NTSC arbeiten. Hierbei werden entgegen dem in Europa vorherrschenden und in Deutschland für die behördliche Verwendung von Video-Aufzeichnungstechnik zugelassenen CCIR-Standard nicht 50, sondern 60 Halbbilder/sek. abgetastet. Diese Technik wird u.a. in Werbespots angeboten, die derzeit von verschiedenen TV-Sendern ausgestrahlt werden.

Diese Bildfrequenz hebt jedes in Deutschland eingesetzte Zeitmesssystem vollständig aus, da hier alle Zeitmessungen mit der Bildfrequenz von 25 Frames/sek. (50 Halbbilder bzw. 25 Vollbilder) synchronisiert sind. Die Folge wäre eine Hoch-

rechnung der Bildfrequenz auf die Zeit, d.h. alle Abläufe werden „zeitgedehnt“ ausgewiesen bzw. die Uhr erfasst einen Handlungsabschnitt, der kürzer als in der Realität abläuft.

Allerdings versagen Zeitmesssysteme auf der Basis der Synchronisation bereits dadurch, dass hier das Synchronsignal nicht adäquat zur Verfügung steht.

Bei kommerziellen Camcordern existieren keine Systemsicherungen, die derartige Abweichungen signalisieren bzw. die Anwendung sperren würden. Hier ist dann tatsächlich alles möglich. Weder dem Polizeibeamten noch dem Richter war das bewusst.

Eine forensisch untragbare Situation.

Leergewichte und Unfallgewichte von Pkw – Teil 2

von Dipl.-Ing. Lars Hoffmeister, Düsseldorf*

Fortsetzung aus VRR 2009, 364

IV. Leergewicht

Das Leergewicht ist in den alten Zulassungspapieren unter der Ziffer 14 eingetragen. Das dort eingetragene Gewicht entspricht dem minimalen Leergewicht des jeweiligen Fahrzeugtyps. Es handelt sich um das Gewicht eines **Basismodells ohne Sonder-/Zusatzausstattung**.

Abb. 9 zeigt einen Pkw-Fahrzeugschein, wie dieser bis Oktober 2005 in Deutschland ausgegeben wurde. Das Leergewicht dieses Fahrzeugs beträgt 1505 kg.

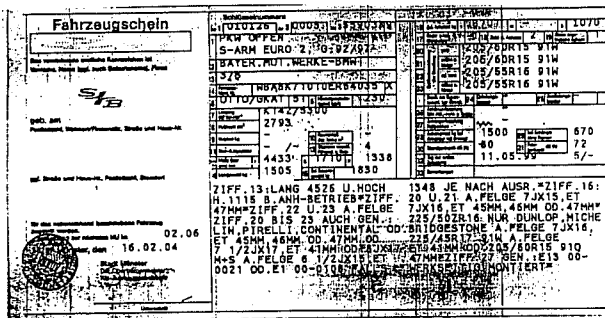


Abb. 9

In den neuen Zulassungspapieren ist das Pkw-Leergewicht nicht unter Ziffer 14, wie im Fahrzeugschein und -brief, zu finden, sondern nur in der Zulassungsbescheinigung Teil I unter dem Buchstaben „G“ (Abb. 10).

Hier ist in der Zulassungsbescheinigung Teil I das minimale Leergewicht des Fahrzeugtypen eingetragen.

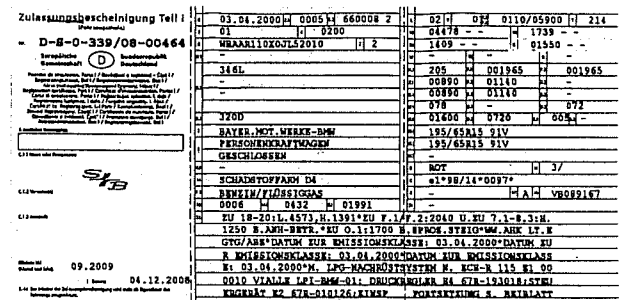


Abb. 10

Häufig kommt es vor, dass in der Zulassungsbescheinigung Teil I bzw. bei älteren Fahrzeugen im Fahrzeugschein, eine **Bandbreite** für das Leergewicht angegeben ist. Den Fahrzeugherstellern ist es freigestellt, eine Bandbreite zu benennen. Die Abb. 11 zeigt einen solchen Fahrzeugschein. Das Leergewicht von 1240 kg kann der Ziffer 14 entnommen werden. Hierbei handelt es sich um das minimale Leergewicht des Fahrzeugs. Ferner ist im Feld „Bemerkungen“ – in der Zulassungsbescheinigung Teil I unter der Ziffer 22 – eingetragen: „bis 1303 kg je nach Ausrüstung“. Somit liegt die Leergewichtbandbreite dieses Fahrzeugs zwischen 1240 kg und 1303 kg.

* Der Autor ist von der IHK Düsseldorf öffentlich bestellter und vereidigter Sachverständiger für Straßenverkehrsunfälle, Schimmelpfennig + Becke, Düsseldorf.