

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Patrick Döring, Horst Friedrich (Bayreuth), Jan Mücke, Joachim Günther (Plauen), Jens Ackermann, Dr. Karl Addicks, Christian Ahrendt, Uwe Barth, Rainer Brüderle, Angelika Brunkhorst, Ernst Burgbacher, Mechthild Dyckmans, Jörg van Essen, Ulrike Flach, Otto Fricke, Paul K. Friedhoff, Dr. Edmund Peter Geisen, Hans-Michael Goldmann, Miriam Gruß, Dr. Christel Happach-Kasan, Heinz-Peter Haustein, Birgit Homburger, Dr. Werner Hoyer, Michael Kauch, Hellmut Königshaus, Dr. Heinrich L. Kolb, Gudrun Kopp, Heinz Lanfermann, Sibylle Laurischk, Harald Leibrecht, Patrick Meinhardt, Burkhardt Müller-Sönksen, Dirk Niebel, Hans-Joachim Otto (Frankfurt), Detlef Parr, Cornelia Pieper, Gisela Piltz, Frank Schäffler, Dr. Konrad Schily, Marina Schuster, Dr. Max Stadler, Dr. Rainer Stinner, Carl-Ludwig Thiele, Florian Toncar, Dr. Daniel Volk, Christoph Waitz, Dr. Claudia Winterstein, Dr. Volker Wissing, Hartfrid Wolff (Rems-Murr), Dr. Guido Westerwelle und der Fraktion der FDP

Mängel bei Geschwindigkeitsmessungen und deren Bußgeldbescheiden

Nach einer Studie der Verkehr-Unfall-Sachverständigen-gesellschaft (VUT) sind etwa 80 Prozent der Geschwindigkeitsmessungen, die Bußgeldverfahren wegen Geschwindigkeitsüberschreitungen zugrunde liegen, fehlerhaft. In 5 Prozent der Fälle waren die Mängel so groß, dass kein Bußgeldbescheid hätte erlassen werden dürfen. Gerade einmal 15 Prozent aller Bescheide seien ohne jeden Mangel gewesen und belegen, dass die behördliche Beweisführung in der Verfahrensakte zu 100 Prozent nachvollziehbar und plausibel gestaltet wurde. In den vergangenen zwei Jahren wurden bei Video-, Radar- und Lasermessungen insgesamt 1 810 Ordnungswidrigkeitsvorgänge auf der Basis technischer Messvorgänge anonym einer Bewertung unterzogen und auf Fehler und Mängel hin untersucht. Der Messbetrieb als solcher sollte sowohl von seiner Dauer als auch von seinem Aufbau und seiner Auswertung her klar definiert und nachprüfbar sein. Der Messbetrieb sollte mit Beginn und Ende klar im vorgeschriebenen Beweismittel definiert werden. Außerdem verlangt ein reibungsloser und rechtlich einwandfreier Ablauf gut geschultes Personal. Bei den durchgeführten Kontrollen seien die Messergebnisse technisch und formell nachweislich falsch gewesen. Die Bandbreite der Fehler reiche von unvollständigen Verfahrensakten über unkorrekten Messgeräteaufbau bis hin zu Fahrzeugverwechslungen. Bereits ein einfacher Spurwechsel oder eine Kurvenfahrt können den Messwinkel weit vom notwendigen Soll abweichen lassen, was die Gefahr von Messfehlern mit sich bringt.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Wie bewertet die Bundesregierung die Studie der Verkehr-Unfall-Sachverständigen-gesellschaft und deren Ergebnisse?
2. Welche Maßnahmen wird die Bundesregierung ergreifen, um die Mängel-wahrscheinlichkeit bei Bußgeldverfahren wegen Geschwindigkeitsüber-schreitungen zu verringern?
3. Wie hoch waren seit 2005 die jährlichen Einnahmen durch Bußgelder wegen Verstößen gegen die Geschwindigkeitsregeln der Straßenverkehrsordnung?
4. Hält die Bundesregierung die Aussage, dass etwa 80 Prozent der Messungen fehlerhaft sind, für valide?
5. Wie bewertet die Bundesregierung die rechtliche Belastbarkeit von Buß-geldbescheiden angesichts der durch die VSU nachgewiesenen hohen Feh-lerrate der Geschwindigkeitsmessungen?
6. Teilt die Bundesregierung die Ansicht, dass durch den Erlass von Bußgeld-bescheiden trotz der Fehler im standardisierten Messverfahren und unvoll-ständiger Dokumentation faktisch eine Beweislastumkehr zu Lasten des Fahrers erfolgt, und hält sie das unter rechtsstaatlichen Aspekten für beden-lich?
7. Wie unterscheiden sich die drei Messverfahren Video-, Radar- und Laser-messung in Punkto Genauigkeit und Zuverlässigkeit?
8. Hält es die Bundesregierung aufgrund der Ergebnisse der Studie für sinnvoll die Toleranzgrenze bei Geschwindigkeitsmessungen von derzeit 3 km/h zu erhöhen?

Berlin, den 17. Juni 2009

Dr. Guido Westerwelle und Fraktion