

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Oliver Luksic, Frank Sitta, Bernd Reuther, Torsten Herbst, Dr. Christian Jung, Daniela Kluckert, Jens Beeck, Dr. Jens Brandenburg (Rhein-Neckar), Mario Brandenburg (Südpfalz), Dr. Marco Buschmann, Britta Katharina Dassler, Hartmut Ebbing, Dr. Marcus Faber, Reginald Hanke, Peter Heidt, Katrin Helling-Plahr, Markus Herbrand, Manuel Höferlin, Dr. Christoph Hoffmann, Reinhard Houben, Olaf in der Beek, Dr. Marcel Klinge, Alexander Müller, Frank Müller-Rosentritt, Frank Schäffler, Dr. Wieland Schinnenburg, Matthias Seestern-Pauly, Dr. Hermann Otto Solms, Gerald Ullrich und der Fraktion der FDP

Umgang mit fehlerhaften Geschwindigkeitsmessungen

Die Verwendung von, im Volksmund häufig als Blitzer bekannten, Geschwindigkeitsmessgeräten (auch in Kombination mit der Überwachung von Abstand und Rotlicht) zur Erfassung erhöhter Geschwindigkeit ist ein adäquates Mittel, um insbesondere an Gefahrenstellen die Einhaltung der bestehenden Geschwindigkeitsvorgaben zu überwachen. Bei Verstoß gegen diese Vorgaben drohen dem Verursacher im Rahmen des Bußgeldkatalogs der Straßenverkehrsordnung (StVO) teils empfindliche Strafen. In Anbetracht dessen ist eine hohe, möglichst absolute Genauigkeit bei den ermittelten Ergebnissen der Geschwindigkeitsmessgeräte für Betroffene, Exekutive wie auch Justiz von Bedeutung. Gleichzeitig muss klar sein, dass Fehler an technischen Geräten, auch nach einer Eichung oder anderweitigen Prüfung bzw. Zulassung, nie auszuschließen sind.

Die Physikalisch-Technische Bundesanstalt (PTB), welche die Konformitätsprüfung von Geschwindigkeitsmessgeräten durchführen kann, ist der Ansicht, dass Messwerte von zugelassenen Geschwindigkeitsmessgeräten in Deutschland in jedem Fall nicht mehr als die Verkehrsfehlergrenze abweichen können. Daraus leitet die PTB ab, dass die Verwendung von Rohmessdaten zur Überprüfung ermittelter Messergebnisse von Geschwindigkeitsmessgeräten nicht aussagekräftig ist, sondern vielmehr die bestehende Regelung des standardisierten Messverfahrens untergraben würde. Dieser Ansicht widerspricht allerdings das Urteil des saarländischen Verfassungsgerichtshofs (Urteil vom 5. Juli 2019, Az.: Lv 7/17), welches eine Verwendung von Rohmessdaten zur Ermöglichung eines fairen Verfahrens soweit technisch möglich für rechtsstaatlich geboten und damit absolut notwendig erachtet.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Ist der Bundesregierung der Begriff des „standardisierten Messverfahrens“ in der Verkehrsüberwachung bekannt?

2. Hat die Bundesregierung eine Position zur Praxis des standardisierten Messverfahrens im Hinblick auf Geschwindigkeitsmessgeräte, und wenn ja, welche?
3. Wie definiert die Bundesregierung den Begriff der „Rohmessdaten“ für Geschwindigkeitsmessgeräte?
4. Hat die Bundesregierung eine Position zur aktuellen sowie möglichen Rolle von Rohmessdaten von Geschwindigkeitsmessgeräten für die Messrichtigkeit und die Korrektheit daraus erfolgender Verfahren?
5. Welche Position nimmt die Bundesregierung bezüglich der Speicherung, zur Verfügungstellung sowie Verwendung von Rohmessdaten von Geschwindigkeitsmessgeräten ein?
6. Welche Schlüsse zieht die Bundesregierung diesbezüglich aus dem Urteil des saarländischen Verfassungsgerichtshofs (Urteil vom 5. Juli 2019, Az.: Lv 7/17)?
7. Welche Schlüsse zieht die Bundesregierung aus dem Meinungsstreit zwischen den meisten Oberlandesgerichten und dem saarländischen Verfassungsgerichtshof in dieser Sache?
8. Sieht die Bundesregierung im Hinblick auf das Urteil des saarländischen Verfassungsgerichtshofs die Notwendigkeit einer bundesrechtlich klaren Antwort zur Frage der Rohmessdaten von Geschwindigkeitsmessgeräten, zu deren Nutzbarmachung sowie zum Umgang mit ihnen vor Gericht?
9. Welche Schlüsse zieht die Bundesregierung aus den Forderungen des Verkehrsgerichtstages 51 (Arbeitskreis IV – AK IV), Verkehrsgerichtstages 54 (AK V) und Verkehrsgerichtstages 58 (AK IV) bezüglich der Speicherung, zur Verfügungstellung und Verwendung von Rohmessdaten?
10. Plant die Bundesregierung, die Forderungen des Verkehrsgerichtstages zu Rohmessdaten ganz oder in Teilen aufzugreifen, und wenn ja, in welcher Form?
11. Hat die Bundesregierung eine Position zum praktizierten Testverfahren der PTB, insbesondere im Hinblick darauf, dass Tests nur auf zweispurigen Teststrecken durchgeführt werden, der spätere Geräteeinsatz aber auch auf mehrspurigen Streckenabschnitten erfolgen darf?
12. Wie viele metrologisch rückgeführte Referenzmessplätze gibt es nach Kenntnis der Bundesregierung innerhalb der Bundesrepublik Deutschland (bitte nach Ort aufschlüsseln, Nutzer und Besitzer sofern möglich)?
13. Inwiefern findet die Konformitätsbewertung durch die PTB nach Ansicht der Bundesregierung transparent und nachvollziehbar statt?
14. Ist die Bundesregierung der Ansicht, dass Messwerte von zugelassenen Geschwindigkeitsmessgeräten in Deutschland in jedem Fall nicht mehr als die Verkehrsfehlergrenze abweichen sollten, und ist dies nach ihrer Kenntnis der Fall?

Wenn nein, in welchen Fällen ist der Bundesregierung eine höhere Abweichung bekannt, und was wurde dagegen unternommen?

Berlin, den 26. August 2020

Christian Lindner und Fraktion