

## **Antwort**

### **der Bundesregierung**

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Oliver Luksic, Frank Sitta,  
Bernd Reuther, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der FDP  
– Drucksache 19/21971 –**

### **Umgang mit fehlerhaften Geschwindigkeitsmessungen**

#### Vorbemerkung der Fragesteller

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.

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?

Die Fragen 1 und 2 werden gemeinsam beantwortet.

Die amtliche Überwachung des öffentlichen Verkehrs ist eine wichtige Maßnahme des Staates, um Gesundheit und Leben der Bevölkerung zu schützen. Werden Verkehrsordnungswidrigkeiten auf Grundlage eines Messergebnisses (z. B. der gefahrenen Geschwindigkeit) geahndet, so müssen die dabei verwendeten Messgeräte den Festlegungen des Mess- und Eichrechts und der Mess- und Eichverordnung entsprechen. Insbesondere müssen die Bauarten der verwendeten Messgeräte zugelassen (bis 31. Dezember 2014) bzw. konformitätsbewertet (seit 1. Januar 2015) sowie jedes verwendete Einzelexemplar geeicht sein.

Das Statistische Bundesamt verzeichnet für das Jahr 2018 insgesamt 346.788 erledigte Bußgeldverfahren in Straßenverkehrssachen. In Verfahren wegen Verkehrsordnungswidrigkeiten werden keine Strafen verhängt, sondern Bußgelder und entsprechende Maßnahmen. Das Bußgeldverfahren dient nicht der Ahndung kriminellen Unrechts, sondern der verwaltungsrechtlichen Pflichtenmahnung. Insbesondere sind auch die Erfordernisse einer funktionierenden Rechtspflege – zumal im Ordnungswidrigkeitenverfahren – zu berücksichtigen.

Seit 1993 hat der Bundesgerichtshof in verschiedenen Beschlüssen das sogenannte standardisierte Messverfahren definiert und ausgeformt. Dieses ist ein prozessuales Hilfsmittel, das die Tatrichter bzw. der Tatrichter in einem Verfahren wegen einer Verkehrsordnungswidrigkeit nutzen kann, um die Beweisaufnahme und die Begründungstiefe des Beschlusses effizienter zu gestalten. Kern des standardisierten Messverfahrens ist es, dass bei einer Messung, die mit einem geeichten Messgerät unter Beachtung der Gebrauchsanweisung von entsprechend geschultem Messpersonal vorgenommen wurde, von der Richtigkeit der Messung ausgegangen werden darf, wenn keine besonderen Umstände vorgebracht werden können. Im Mess- und Eichrecht bedeutet dabei die Richtigkeit einer Messung, dass das angezeigte Messergebnis vom wahren Wert um nicht mehr als den Betrag der Verkehrsfehlergrenzen abweicht.

Entsprechend dem grundgesetzlich verankerten Prinzip der Gewaltenteilung ist die Rechtsprechung einschließlich prozessualer Hilfsmittel Aufgabe der Gerichte. Dies beurteilt die Bundesregierung nicht.

3. Wie definiert die Bundesregierung den Begriff der „Rohmessdaten“ für Geschwindigkeitsmessgeräte?

Es gibt keine übergreifende Definition des Begriffes „Rohmessdaten“. Das Mess- und Eichrecht, welchem Messgeräte, die zur amtlichen Überwachung des öffentlichen Verkehrs eingesetzt werden, entsprechen müssen, verwendet diesen Begriff nicht.

Im Rahmen von Verfahren wegen Verkehrsordnungswidrigkeiten werden unter „Rohmessdaten“ umgangssprachlich diejenigen Daten verstanden, die nach der Erfassung durch die Sensorik des Messgerätes, der sich anschließenden analogen Signalaufbereitung, der Analog-Digital-Wandlung und den nachfolgenden digitalen Qualitätssicherungsprozessen in die Softwareroutine für den letzten Schritt, die Berechnung des anzuzeigenden Messwertes, eingespeist werden.

4. Hat die Bundesregierung eine Position zur aktuellen sowie möglichen Rolle von Rohmessdaten von Geschwindigkeitsmessgeräten für die Messrichtigkeit und die Korrektheit daraus erfolgender Verfahren?

Aus physikalisch-messtechnischen Gründen ist es nicht möglich, einen einzelnen Geschwindigkeitsmesswert nach der Messung aussagekräftig zu überprüfen, da genau diese Messung denklogisch nicht wiederholt werden kann. Auch die Verfügbarkeit von sog. „Rohmessdaten“ kann daran nichts ändern.

Aus diesem Grund muss das Messgerät alle Anforderungen des Mess- und Eichrechts erfüllen. Bei Zweifeln an der Messrichtigkeit sieht das Mess- und Eichrecht in § 39 des Mess- und Eichgesetzes (MessEG) die Befundprüfung vor, wobei die Verwendungssituation des Messgeräts zu berücksichtigen ist (§ 39 Absatz 2 der Mess- und Eichverordnung).

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)?

Die Fragen 5 und 6 werden gemeinsam beantwortet.

Die Speicherung von sog. „Rohmessdaten“ bringt aufgrund der physikalisch-messtechnischen Grundsätze keine zusätzliche, unabhängige Erkenntnis über die Korrektheit einer Einzelmessung. Nach Ansicht der Bundesregierung würde ihre Bereitstellung vielmehr die Illusion eines messtechnischen Nutzens vorspiegeln.

7. Welche Schlüsse zieht die Bundesregierung aus dem Meinungsstreit zwischen den meisten Oberlandesgerichten und dem saarländischen Verfassungsgerichtshof in dieser Sache?

Entsprechend dem grundgesetzlich verankerten Prinzip der Gewaltenteilung ist die Rechtsprechung Aufgabe der Gerichte. Diese beurteilt die Bundesregierung nicht.

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?

Es wird auf die Antwort zu den Fragen 5 und 6 verwiesen.

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?

Die Fragen 9 und 10 werden gemeinsam beantwortet.

Die Empfehlungen des Verkehrsgerichtstages 51 (AK IV) und des Verkehrsgerichtstages 54 (AK V) sind bereits – soweit rechtlich möglich und messtechnisch sinnvoll – im neuen Mess- und Eichrecht sowie z. B. in den gerätespezifischen Anforderungen der Physikalisch-Technischen Bundesanstalt (PTB) umgesetzt worden. Im Übrigen prüft die Bundesregierung regelmäßig die Umsetzbarkeit der Empfehlungen des Verkehrsgerichtstages.

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?

Die PTB betreibt das nationale Normal für Fahrzeuggeschwindigkeit auf einem Streckenabschnitt, der drei Fahrstreifen in die gleiche Fahrtrichtung aufweist. Mittels mobiler Referenzanlagen werden Prüfungen auch auf Straßenabschnitten mit vier Richtungsfahrbahnen durchgeführt.

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)?

Die PTB betreibt im Raum Braunschweig zwei stationäre, metrologisch rückgeführte Referenzmessplätze für Fahrzeuggeschwindigkeit. Darüber hinaus werden mobile Anlagen für speziellere Geräteprüfungen eingesetzt. Die Bundesregierung hat keine Kenntnisse darüber, welche Hersteller metrologisch rückgeführte Messplätze betreiben. Ebenso liegen der Bundesregierung keine eigenen Erkenntnisse vor, welche Eichbehörden der Länder über entsprechende Messplätze verfügen.

13. Inwiefern findet die Konformitätsbewertung durch die PTB nach Ansicht der Bundesregierung transparent und nachvollziehbar statt?

Die Konformitätsbewertungsstelle der PTB arbeitet entsprechend der Normen DIN EN ISO/IEC 17025 und DIN EN ISO/IEC 17065 und erfüllt die Grundsätze der DIN EN ISO 9001. Das Qualitätsmanagement-Handbuch, die Auftragsbedingungen und weitere Informationen zur Konformitätsbewertung sind öffentlich einsehbar unter <https://www.ptb.de/cms/metrologische-dienstleistungen/kbs.html>. Im Rahmen konkreter Konformitätsbewertungsverfahren unterliegen die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der Konformitätsbewertungsstelle der PTB ebenso wie alle anderen Konformitätsbewertungsstellen im Mess- und Eichrecht der Pflicht zur Verschwiegenheit gemäß § 15 Absatz 9 MessEG.

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?

Alle Messgeräte für die amtliche Überwachung des öffentlichen Verkehrs müssen gemäß Mess- und Eichrecht die Verkehrsfehlergrenzen einhalten. Dies wird bei der Baumusterprüfung im Rahmen des Konformitätsbewertungsverfahrens umfassend überprüft. Der Konformitätsbewertungsstelle der PTB sind keine Nachweise von Messergebnissen geeichter und korrekt bedienter Messgeräte für die amtliche Überwachung des öffentlichen Verkehrs bekannt, bei denen die Verkehrsfehlergrenzen überschritten wurden.

Messgeräte für die amtliche Überwachung des öffentlichen Verkehrs müssen gemäß den Vorgaben des Mess- und Eichrechts über geeignete Selbsttestfunktionalitäten verfügen. Damit werden sich anbahnende Funktionsstörungen, die ggf. zu Messwerten führen könnten, die um mehr als die Verkehrsfehlergrenzen vom wahren Wert abweichen, unterbunden. Die Konformitätsbewertungsstelle der PTB überprüft auch diese Funktionalitäten, bevor sie eine Baumusterprüfbescheinigung erteilt. Besteht der Verdacht, dass ein Messgerät dennoch einen technischen Defekt aufweist, der die Messrichtigkeit gefährdet, kann dies im Rahmen der Befundprüfung nach § 39 MessEG geprüft werden.





