

**Thema: PoliScan Messalgorithmus verstößt gegen die Bauartzulassung**

**Vorgang: Beschluss OLG Zweibrücken**

Der Senat für Bußgeldsachen des Pfälzischen OLG Zweibrücken hat durch den Vorsitzenden Richter am OLG Wilhelm als Einzelrichter am 27.01.2017 in seinem Beschluss<sup>1</sup> zum Ausdruck gebracht, dass es der Feststellung des AG Mannheim nicht folgen kann und bezieht sich dabei auf die zwei Stellungnahmen der PTB vom 16.12.2016 und vom 12.01.2017, beide veröffentlicht auf der Homepage der PTB.

Eine nachvollziehbare Begründung fehlt jedoch vollständig.

Bei der derzeit geführten Diskussion an den Amtsgerichten in Deutschland geht es um die Frage, ob außerhalb des Messbereichs detektierte Objektpunkte bei der Messwertbildung berücksichtigt werden oder nicht. Die Bauartzulassung verneint dies mit dem Satz (Zitat aus Abschnitt 1.3.2 Software – Messwertbildung): „**Außerhalb des Messbereichs detektierte Objektpunkte werden bei der Messwertbildung nicht berücksichtigt.**“ – Zitatende.

Ganz wesentlich ist in diesem Zusammenhang, dass dieser entscheidende und unmissverständliche Satz nicht von Anfang an in der Bauartzulassung (Erstzulassung am 23.06.2006) stand, sondern erst nachträglich in der 2. Neufassung der Bauartzulassung vom 19.03.2010 ausdrücklich aufgenommen wurde. Sowohl am AG Mannheim wie auch am AG Heidelberg wurde erklärt, dass dieser Satz in die Bauartzulassung wegen der Umsetzung einer EG-Richtlinie<sup>2</sup> aus dem Jahr 2009 erfolgte (Stichwort: EG-Harmonisierung). Diesem Satz kommt daher die entscheidende Bedeutung zu. Dabei spielt es keine Rolle mehr, ob es sich dabei um eine Vorgabe oder eine allgemeine Beschreibung in der Bauartzulassung handelt.

Spätestens zu diesem Zeitpunkt, also mit Aufnahme dieses Satzes in der Bauartzulassung seit dem 19.03.2010, hätte die PTB prüfen müssen, ob denn das Messsystem dieser neuen wesentlichen

<sup>1</sup> Pfälzisches Oberlandesgericht Zweibrücken, Az: 1 OWi 1 Ss Bs 53/16 zu AG Ludwigshafen, Az: 4m OWi 5087 Js 5243/16

<sup>2</sup> Richtlinie 2004/22/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 31. März 2004 mit den Änderungen durch Richtlinie 2009/137/EG der Kommission vom 10. November 2009

Formulierung entspricht. Auf Nachfrage hierzu teilt Herr Dipl.-Phys. Kupper in einer eMail vom 28.04.2014 mit (Zitat): „**Der Messbereich des Geschwindigkeitsüberwachungsgerätes PoliScanSpeed beginnt 50m in Fahrtrichtung vor dem Messgerät und endet 20m in Fahrtrichtung vor dem Messgerät. Entfernungsmesswerte außerhalb dieses Bereiches gehen nicht in die Messwertbildung mit ein.**“ – Zitatende

In einer eMail vom 28.06.2016 informiert derselbe Mitarbeiter der PTB, Herr Dipl.-Phys. Kupper, das Amtsgericht Mannheim und schreibt (Zitat): „**Aus diesem Grund können die Rohdaten am Beginn des Messbereichs und am Ende des Messbereichs um typischerweise 0,5 m bis 1 m aus dem definierten Messbereich (50 m bis 20 m) hinausragen.**“ – Zitatende.

Also eine vollständig gegenteilige Darstellung gegenüber der Aussage aus 2014: Die Bauartzulassung wird nicht eingehalten.

In zahllosen dienstlichen Erklärungen im Zeitraum September bis November 2016 an viele Amtsgerichte schreibt die PTB (Zitat - beispielhaft vom 26.09.2016 an das AG Dillenburg): „**Es bestehen keine Zweifel daran, dass die Vorgaben der PTB strikt eingehalten werden. Wäre dies nicht der Fall, würde die PTB unmittelbar tätig werden und für Abhilfe sorgen.**“ – Zitatende.

Also nur 3 Monate später erneut eine Kehrtwendung in den Aussagen derselben Behörde, dass die Vorgaben nun angeblich strikt eingehalten würden.

Am 29.11.2016 erklären sowohl der Hersteller als auch Herr Dipl.-Phys. Kupper (PTB) auf ausdrückliche Befragung am AG Mannheim, dass tatsächlich außerhalb des Messbereichs detektierte Objektpunkte bei der Messwertbildung berücksichtigt werden. Der größte bis dahin bekannte Messwert außerhalb des Messbereichs ragte um 2,68 m aus dem Messbereich heraus, was Herr Dr. Frohn von der Fa. VITRONIC und Herr Dipl.-Phys. Kupper bestätigten.

Also nur 2 Monate später erneut die Kehrtwendung in den Aussagen derselben Behörde: Die Vorgaben werden nicht eingehalten.

In einer dienstlichen Erklärung vom 07.12.2016 schreibt dieselbe Behörde (Zitat aus einer eMail an das AG Karlsruhe): „**Es fließen tatsächlich nur dann Rohdaten in die Berechnung des geeichten Messwertes ein, wenn sich das interne Fahrzeugmodell im Bereich zwischen 50 m und 20 m befindet.**“ – Zitatende

Also nur etwa 1 Woche nach den Aussagen am AG Mannheim eine erneute Kehrtwendung derselben Behörde, dass die Vorgaben nun angeblich strikt eingehalten würden.

Diese sich ständig widersprechenden Aussagen der PTB finden sich im Beschluss des OLG Zweibrücken jedoch nicht wieder.

Nicht nur die Sachverständigen Dr. Priester, Knödseder, Fischer, Grün, Stückmann, Matzen, Dr. Tempel, Schneider, Dr. Siegle, Wietschorke, DEKRA und viele andere bestätigen, was die Befragungen

der Vertreter des Herstellers und der PTB z. B. am AG Mannheim oder am AG Heidelberg ergeben haben<sup>3</sup>:

**Auch außerhalb des Messbereichs detektierte Objektpunkte fließen in die Berechnungen der Geschwindigkeit mit ein und werden somit entgegen der Bauartzulassung bei der Messwertbildung berücksichtigt.**

Studiert man die beiden Erklärungen der PTB, die dem OLG Zweibrücken zur Entscheidung gedient haben, stellt man fest, dass in beiden Erklärungen ebenfalls die Tatsache bestätigt wird, dass außerhalb des Messbereichs detektierte Objektpunkte sehr wohl bei der Messwertbildung berücksichtigt werden.

In der Stellungnahme vom 16.12.2016 ist der Satz zu lesen (Zitat): *„Selbst wenn weitere Messpunkte in die Bildung des geeichten Messwertes einfließen, die sich außerhalb des Messbereiches von 50 m bis 20 m befinden, so bleibt die Messrichtigkeit des Gerätes unverändert gewährleistet.“* – Zitatende.

Hiermit wird zweifelsfrei zugestanden, dass tatsächlich Objektpunkte außerhalb des Messbereiches in die Bildung des Geschwindigkeitswertes einfließen, gleichzeitig aber wird behauptet, dass die Messrichtigkeit des Gerätes unverändert gewährleistet sei.

In der Stellungnahme vom 12.01.2017 ist der Satz zu lesen (Zitat): *„Jedoch kann es je nach konkret vorliegender Fahrzeugkontur und Verkehrssituation vorkommen, dass einzelne Rohmessdaten für die Bildung des geeichten Messwertes berücksichtigt werden, deren Ortskoordinate (meist nur knapp) außerhalb des Messbereichs liegt.“*

Erneut bestätigt die PTB damit, dass Objektpunkte außerhalb des Messbereiches für die Bildung des Messwertes berücksichtigt werden.

Auch die verniedlichende Kommentierung im Klammersausdruck „... meist nur knapp...“ ändert an der Tatsache selbst nichts, denn knapp außerhalb ist und bleibt außerhalb und somit entgegen der Bauartzulassung.

Die Behauptung, dass dennoch die Messrichtigkeit des Gerätes unverändert gewährleistet bleibe, ist aber keinesfalls belegt, geschweige denn von der PTB geprüft worden – es wird lediglich behauptet. Belege dafür hat die PTB nicht vorgelegt. Der Verweis in der Erklärung vom 12.01.2017 auf den Praxistest „... bei mehr als 30.000 Fahrzeugdurchfahrten ...“ kann sich ja nur auf die Prüfung des Messalgorithmus beziehen, der wie bisher Objektpunkte außerhalb des Messbereiches mit einbezieht.

In der Erklärung vom 16.12.2016 stellt die PTB sogar fest (Zitat): *„... durch diese zusätzlichen Punkte wird die Messung eher noch gestärkt, weil mehr Datenpunkte zur Bestimmung der Geschwindigkeit zur Verfügung stehen.“* – Zitatende

---

<sup>3</sup> Etliche der genannten Sachverständigen haben die Hauptverhandlung am AG Mannheim als interessierte Öffentlichkeit mitverfolgt.

Im direkten Umkehrschluss heißt das: Werden weniger Objektpunkte bei der Berechnung berücksichtigt, wird die Messung geschwächt. Heißt konkret: Nimmt man nur die Objektpunkte innerhalb des Messbereiches, wird das Messergebnis nicht mehr so genau sein. Ob es dann noch die Verkehrsfehlergrenzen einhält und wie sich die umfangreichen Annullierungskriterien auswirken, ist gerade nicht belegt.

Aus beiden vom OLG Zweibrücken genannten Erklärungen der PTB geht unmissverständlich hervor, dass das Messsystem nicht so funktioniert, wie es in der Bauartzulassung steht. Trotz dieses Wissens und Eingestehens wird diese Abweichung von der PTB verharmlost und beschönigt. Die daraus zu ziehenden rechtlich erforderlichen Konsequenzen werden allerdings von der PTB bislang gescheut.

Das OLG Frankfurt<sup>4</sup> hat das so formuliert: *„Sollte sich die Fehlmessung als Strukturfehler herausstellen, ist die PTB in der Lage die Zulassung entsprechend der neuen Erkenntnisse aufzuheben oder anzupassen, wozu auch eine gesetzliche Verpflichtung besteht (§ 25a EO-AV).“*

„Fehlmessung“ heißt hier nicht, dass der zahlenmäßige Wert des Ergebnisses fehlerhaft ist, sondern das die Art und Weise, wie in wesentlichen Teilen der Geschwindigkeitswert berechnet wird, fehlerhaft ist – deswegen „Strukturfehler“ – und genau der liegt hier vor:

**Der Messalgorithmus der Geschwindigkeitsmessgeräte PoliScan<sup>Speed</sup> entspricht in wesentlichen Teilen, nämlich der Messwertbildung, nicht der PTB Bauartzulassung. Oder umgekehrt: das Gerät misst anders als in der Bauartzulassung beschrieben.**

Das Pfälzische OLG Zweibrücken lässt die Frage offen, auf welchen konkreten technischen Erkenntnissen die Entscheidung beruht, wenn es sich (nur) auf die beiden Erklärungen der PTB stützt, in denen die Abweichung der Messwertbildung zur Bauartzulassung sogar bestätigt werden.

Zudem hat die umfassende Beweisaufnahme durch Befragung des Herstellers und Vertreters der PTB am AG Mannheim zweifelsfrei ergeben, dass diese Abweichungen von der Bauartzulassung tatsächlich bestehen. Wie das OLG Zweibrücken dennoch ungeachtet der Ergebnisse der Beweisaufnahme am AG Mannheim an seiner gegenteiligen Auffassung festhalten kann, wird nicht begründet.

Der Beschluss widerspricht jedenfalls der technischen Realität. Wie dieser Beschluss als Basis für die weitere Rechtsprechung dienen soll, ist nicht nur für Sachverständige nicht nachvollziehbar.

  
Dipl.-Ing. Roland Blatt

---

<sup>4</sup> OLG Frankfurt am Main, Az: 2 Ss-Owi 1041/14 vom 04.12.2014