

Beck-Rechtsberater im dtv 50723

Straßenverkehrsrecht

Strafe, Punkte, Fahrverbot, MPU

von

Uwe Lenhart, Philipp Leichthammer, Philip Wulf Leichthammer

1. Auflage

[Straßenverkehrsrecht – Lenhart / Leichthammer / Leichthammer](#)

schnell und portofrei erhältlich bei [beck-shop.de](#) DIE FACHBUCHHANDLUNG

Thematische Gliederung:

[Allgemeines](#)



Verlag C.H. Beck München 2012

Verlag C.H. Beck im Internet:

www.beck.de

ISBN 978 3 406 64187 9

Zwei **Einschränkungen** sind hierbei zu beachten:

- Grundsätzlich ist davon auszugehen, dass ordnungsgemäß aufgestellte Vorschriftszeichen in der Regel wahrgenommen werden. Die Möglichkeit, dass der Verkehrsteilnehmer das Schild übersehen hat, braucht also nur in Betracht gezogen werden, wenn sich hierfür Anhaltspunkte ergeben oder der Betroffene dies im Verfahren einwendet.

Tipp:

Hieraus folgt, dass der Betroffene seine Einwendung, er habe das Schild übersehen, möglichst frühzeitig im Verfahren mitteilen sollte.

- Wenn das Übersehen selbst auf grober Nachlässigkeit oder Gleichgültigkeit beruht, liegt kein Augenblicksversagen vor. Dies ist beispielsweise der Fall, wenn vor der Messstelle das entsprechende Verkehrsschild mehrfach aufgestellt worden war oder die Geschwindigkeit stufenweise durch mehrere nacheinander aufgestellte Schilder herabgesetzt wurde (Geschwindigkeitstrichter). Gleiches gilt, wenn sich die Anordnung der Geschwindigkeitsbeschränkung jedermann aufdringt, wie es beispielsweise im Baustellenbereich der Fall ist.

In Fällen, in den Augenblicksversagen vorliegt oder vorliegen könnte, sollte sich der Betroffene darauf berufen und darstellen,

- wie oft das Verkehrsschild aufgestellt war
- wie die Witterungsverhältnisse waren (bei schlechtem Wetter)
- gegebenenfalls, dass das Verkehrsschild verdreckt oder von Pflanzen verdeckt war
- dass er abgelenkt war, wobei dies nicht aufgrund durch Telefonieren am Steuer erfolgt sein sollte
- dass er ortsunkundig war.

Ob die konkrete Geschwindigkeitsmessung auch gemäß der geltenden Richtlinien durchgeführt wurde, ergibt sich in der Regel aus dem Messprotokoll, das Bestandteil der Bußgeldakte ist. Teilweise

befinden sich auch Straßenpläne, Messskizzen oder Ausdrucke aus googlemaps in der Akte, die helfen, die Messung nachzuvollziehen. Gegebenenfalls müssen der Betroffene oder sein Verteidiger eine Ortsbesichtigung vornehmen, um den tatsächlichen Abstand festzustellen. Schließlich muss der Ausnahmefall, die Nichteinhaltung der polizeilichen Richtlinien, im Verfahren vor der Bußgeldstelle oder vor Gericht vorgetragen werden. Gegebenenfalls muss über einen entsprechenden Beweisantrag erreicht werden, dass sich das Gericht mit der Messörtlichkeit und den geltenden Richtlinien im Rahmen seiner Beweiswürdigung auseinandersetzt.

a) Ortseingang

Grundsätzlich muss der in eine geschlossene Ortschaft hineinfahrende Kraftfahrer bereits am Ortseingang die zulässige Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h einhalten, während der die Ortschaft verlassende Kraftfahrer demgemäß erst nach dem Passieren des Ortsausgangsschildes schneller als 50 km/h fahren darf. Nach der Rechtsprechung muss es allerdings eine Messtoleranz von in der Regel mindestens 50 Metern hinter dem Ortseingangsschild geben, wenn die Verkehrsteilnehmer dies unter Berücksichtigung der konkreten Umstände erwarten dürfen. Wenn direkt am Ortseingangsschild ein Hinweis auf Geschwindigkeitskontrollen erfolgt oder sich ein Zebrastreifen mit Hinweis auf eine Schule befindet, kann der erforderliche Mindestabstand auch unterschritten werden.

b) Entfernungen für Messungen

In den polizeilichen Richtlinien werden Entfernungen für Messungen vorgeschrieben. In der Regel muss eine Entfernung von 100 bis 200 Metern eingehalten werden.

Beispiel: In Hessen muss eine Messentfernung von 100 Metern eingehalten werden, während in Bayern mindestens 200 Meter vorgeschrieben sind.

Folgende Abstände gelten:

Baden-Württemberg	Grundsätzlich 150 Meter („soll“)
Bayern	Grundsätzlich 200 Meter („sollen“)
Berlin	Grundsätzlich 75 Meter zu geschwindigkeitsverändernden Verkehrszeichen
Brandenburg	In der Regel mindestens 150 Meter
Bremen	Innerorts sowie bei Ortstafeln 150 Meter, ansonsten „nicht kurz vor oder hinter“ der Beschränkung
Hamburg	Nicht kurz vor oder hinter der Beschränkung (keine exakte Angabe der Entfernung)
Hessen	In der Regel mindestens 100 Meter
Mecklenburg-Vorpommern	Auf Kraftstraßen und Autobahnen 250 Meter, ansonsten 100 Meter
Niedersachsen	Mindestens 150 Meter
Nordrhein-Westfalen	Keine Regelung der Mindestentfernung
Rheinland-Pfalz	In der Regel mindestens 100 Meter
Saarland	„nicht unmittelbar dahinter“
Sachsen	Grundsätzlich mindestens 150 Meter („Soll“)
Sachsen-Anhalt	Mindestens 100 Meter („soll“)
Schleswig-Holstein	150 Meter
Thüringen	Mindestens 200 Meter („sollen“)

Innerhalb dieses Bereichs soll grundsätzlich vor und hinter einer Geschwindigkeitsbeschränkung keine Messung durchgeführt werden. Von diesem Grundsatz kann allerdings in allen Richtlinien auch aus sachlichen Gründen abgewichen werden. Nämlich wenn die Messung in der Nähe von besonderen Gefahrensituationen wie beispielsweise Schulen oder Kindergärten durchgeführt wird, kann die grundsätzliche Mindestentfernung zwischen Verkehrsschild und Messung auch unterschritten werden.

c) Folge des Verstoßes gegen die polizeilichen Richtlinien

Die Folge eines Verstoßes gegen die polizeilichen Richtlinien führt leider nicht zur Unverwertbarkeit der Messung. Das Messergebnis bleibt trotz Fehler der Messbeamten bestehen. Allerdings kann nach

der Rechtsprechung der Verstoß gegen die Richtlinien zu einer Milderung der Rechtsfolge führen. Es liegt in so einem Fall „kein gewöhnlicher Tatumstand“ vor, so dass ein ausnahmsweises Absehen vom Fahrverbot oder eine Reduzierung der Geldbuße gerechtfertigt sein können.

Ist es offensichtlich, dass gegen eine polizeiliche Richtlinie verstoßen wurde, sollte aus Betroffenenicht jedoch in jedem Fall zunächst versucht werden, das Verfahren vollständig zur Einstellung zu bringen. Wurde nämlich offensichtlich gegen eine polizeiliche Richtlinie verstoßen, besteht eine große Chance, dass das Verfahren spätestens vor Gericht eingestellt wird. Wichtig ist es, gegenüber dem Gericht deutlich zu machen, dass die Folge eines Verstoßes keine Konsequenz auf das tatsächliche Messergebnis hat und somit auch kein Sachverständiger bei der Bewertung helfen kann, sondern die Rechtsfolge nicht dem Regelfall entsprechen darf.

Achtung!

Durch Akteneinsicht sollte der betroffene Autofahrer anhand des Messprotokolls prüfen, ob die Messung Richtlinienkonform erfolgte.

12. Identifizierung des Fahrers durch Lichtbilder

Einer großen Bedeutung für die Ahndung von Ordnungswidrigkeiten kommen die Beweisfotos zu. Wird der Betroffene nach dem Verstoß nicht an Ort und Stelle von der Polizei angehalten, muss der Verstoß dem Betroffenen anhand der angefertigten Frontfotos von Fahrzeug und Fahrer nachgewiesen werden. Gelegentlich befindet sich bereits auf dem Anhörungsbogen ein eingescanntes Messfoto oder der Rechtsanwalt erhält das Foto bei der Akteneinsicht. Dabei handelt es sich zumeist um so genannte Printerfotos, ein Ausdruck auf Schreib- oder Thermopapier, deren Qualität in vielen Fällen schlecht ist, da diese Bilder oft unscharf sind. Daraus lässt sich jedoch nicht ableiten, dass eine Identifizierung des Betroffenen nicht möglich ist, denn die Bußgeldstelle oder das Gericht können ein Hochglanzlichtbild in besserer Qualität sowie Vergrößerungen an-

fertigen lassen, womit eine Identifizierung des Fahrers eher möglich ist. In verhältnismäßig vielen Fällen sind die Lichtbilder, abhängig von Messverfahren, Tages- bzw. Nachtzeit, Sitzposition des Fahrers, jedoch von schlechter Qualität.

Je nach Messung existiert auch ein Videofilm, auf dem der Fahrer je nach Qualität der Aufzeichnung zu erkennen ist.

Der Richter muss zur Identifizierung das Lichtbild und die Person des Betroffenen vergleichen. Handelt es sich dabei um ein gutes Foto, genügt es, wenn der Richter in seinen Urteilsgründen auf die bei der Akte liegende Ablichtung verweist. Eine Beschreibung einzelner Merkmale ist entbehrlich. Bestehen hingegen Zweifel an der Eignung des Lichtbildes als Grundlage für eine Identifizierung des Fahrers, muss der Richter in seinem Urteil nähere Angaben zur Feststellung der Identität machen. Er muss darlegen, warum er trotz der schlechten Qualität des Lichtbildes keinen Zweifel an der Identität des Betroffenen als Fahrer zur Tatzeit hat. Voraussetzung ist zunächst, dass auf dem Lichtbild überhaupt bestimmbare Merkmale zu erkennen sind. Solche Merkmale können beispielsweise Gesichtsform, Haartracht, Augenpartie, Nase, Hals, Kehlkopf, Ohren oder auch individuelle Kennzeichen wie Narben sein. Diese festgestellten Merkmale müssen auch in der Person des Betroffenen übereinstimmen.

Achtung!

Es ist hervorzuheben, dass es nicht darauf ankommt, was alles nicht in einem Messfoto erkannt wird, sondern welche Merkmale trotz eingeschränkter Lichtbildqualität dargestellt werden.

Wie viele übereinstimmende Merkmale vorliegen müssen, ist zwar nicht vorgeschrieben, liegen jedoch selten in der Bevölkerung vorkommende Merkmale vor, genügen wenige. Für eine Verurteilung als Fahrer zur Tatzeit wird aber die persönliche Gewissheit des Richters gefordert. Routinemäßig werden von Sachverständigen maximal 180 Merkmale bei einem Vergleich betrachtet und in einem Gutachten nur die benannt, die auf den Lichtbildern und der Person erkennbar sind. Je beweiskräftiger einzelne Merkmale sind, wie z. B.

eine Narbe, desto weniger Merkmale werden für eine zweifelsfreie Identifizierung benötigt.

Bei einem Hauch von Zweifel ist die persönliche Gewissheit des Richters nicht gegeben und kann auch von einem sehr hohen Maß an Wahrscheinlichkeit nicht ersetzt werden. Selbst wenn der Richter ein anthropologisches Vergleichsgutachten eingeholt hat, müssen die Urteilsgründe eine verständliche Darstellung der erkennbaren und übereinstimmenden Merkmale mit der Person auf dem Lichtbild enthalten. Ist das Lichtbild von schlechter Qualität, ist das Begründungserfordernis umso größer.

Tipp:

Bestehen aufgrund der Bildqualität Zweifel an der Eignung des Fotos für die Identifizierung des Fahrers, sollten diese sofort nach Akteneinsicht gegenüber der Bußgeldstelle erhoben werden, um so eine Einstellung des Verfahrens zu erreichen. Stellt die Bußgeldstelle das Verfahren trotz schlechter Bildqualität nicht ein, sollte versucht werden, vor Gericht, noch vor der Durchführung der Hauptverhandlung, eine Einstellung hinzubekommen.

Unter Berufung auf zahlreiche Beispiele aus der Rechtsprechung ist es so möglich, dass das Verfahren unter gewissen Voraussetzungen vom Amtsgericht im Beschlusswege, also ohne Hauptverhandlung, eingestellt wird.

Zu berücksichtigen ist jedoch andererseits, dass aufgrund des erhobenen Hinweises auf eine schlechte Bildqualität eventuell Vergrößerungen oder Hochglanzabzüge von guter Qualität zur Akte gelangen könnten oder ein Sachverständigengutachten erstellt wird, das auch zu Ungunsten des Betroffenen ausfallen kann.

Ist das Gericht der Auffassung, dass der betroffene Autofahrer aufgrund der Qualität der in der Akte enthaltenen Lichtbilder identifiziert werden kann, ist an die Stellung eines Beweisantrages zur Einholung eines Gutachtens durch einen Sachverständigen für Anthropologie zu denken. Die Methodik zur Erstellung eines anthropologischen Sachverständigengutachtens ist nicht standardisiert. Um die Überprüfung der Schlüssigkeit des Gutachtens und seines

Beweiswertes zu ermöglichen, bedarf es daher über die Aufzählung der mit dem Foto übereinstimmenden morphologischen Merkmalsprägung des Betroffenen hinausgehender Angaben. In einem Urteil des Bundesgerichtshofs aus dem Jahre 2005 heißt es: „Anthropologische Vergleichsgutachten basieren nicht auf standardisierten Verfahren, so dass die Abschätzung der Beweiswertigkeit in Abhängigkeit von der Erfahrung des Gutachters subjektiv ist. Von einem gesicherten Stand der Wissenschaft kann im Bereich der anthropologischen Identitätsgutachten nicht die Rede sein.“

Um dem Rechtsbeschwerdegericht eine Überprüfung der Schlüssigkeit des Gutachtens und seines Beweiswertes zu ermöglichen, ist vom Tatrichter darzulegen, auf welche und wie viele übereinstimmende metrische und deskriptive Körpermerkmale sich der Sachverständige im Rahmen seiner nicht standardisierten Untersuchungsmethode bei der Bewertung gestützt und auf welche Art und Weise er diese Übereinstimmung ermittelt hat. Weiterhin sind vom Tatrichter Ausführungen dazu notwendig, welche Häufigkeit hinsichtlich der jeweils übereinstimmenden Merkmale der Wahrscheinlichkeitsberechnung zugrunde gelegt und wie diese ermittelt wurden.

Aus Sicht der Verfasser sollte sich der Betroffene – natürlich unter der Berücksichtigung des Risikos, dass er im Falle einer Verurteilung die Kosten für die Erstellung des Gutachtens trägt – nicht von der Beauftragung eines Sachverständigen abschrecken lassen. Besteht neben der Fahreridentifikation sonst keine weitere Hoffnung, sich erfolgreich zu verteidigen, sollte dieser Weg gegangen werden. In vielen Fällen ist es unerwartet zu Freisprüchen gekommen, weil der Sachverständige Zweifel an der Fahrereigenschaft des Betroffenen geäußert hatte.

Beispiel: In einem vor dem Amtsgericht verhandelten Fall war der Betroffene auf dem Fahrerfoto zweifelsfrei als Fahrer zu erkennen. Das Gericht machte bereits im gerichtlichen Verfahren deutlich, dass es die Fahrereigenschaft nach Aktenlage bejahte, tat dies abermals zu Beginn der Hauptverhandlung kund und empfahl ein weiteres Mal die Einspruchsrücknahme. Der Einspruch wurde nicht zurückgezogen und die Beweisaufnahme begann. Zur Überraschung aller Anwesenden fand

der vom Gericht beauftragte Sachverständige drei Merkmale, die die Fahrereigenschaft seiner Auffassung nach ausschließen würden. Obgleich der Betroffene auch am Tag der Hauptverhandlung wie auf dem Foto aussah, behauptete der Gutachter, dass die auf dem Fahrerfoto abgebildete Hand kleiner wäre, das eine Ohr enger anliege und die rechte Augenbraue weniger ausgeprägt sei. Dem Gericht blieb nach mehrmaligen Nachfragen beim Sachverständigen nichts anderes übrig, als den Betroffenen freizusprechen.

13. Messung nach Parkplatzaufenthalt

Oftmals wendet der Betroffene gegen den Vorwurf eines Tempoverstoßes ein, dass sich nach der Ausfahrt von einem Parkplatz kein Verkehrszeichen mehr befunden hat. Er räumt ein, auf der Hinfahrt ein Schild gesehen zu haben, dieses aber während des Parkplatzaufenthaltes vergessen zu haben.

Zwar sollen Geschwindigkeitsbegrenzungen hinter Kreuzungen und Einmündungen wiederholt werden, an denen mit dem Einbiegen ortsunkundiger Kraftfahrer zu rechnen ist. In einem entschiedenen Fall war es aber so, dass der Betroffene den Parkplatz nur erreichen konnte, nachdem er zuvor das die Geschwindigkeit begrenzende Zeichen passiert hatte. Selbst wenn man die Zufahrt zum Parkplatz mit einer Einmündung gleichsetzen würde, wäre allein hierdurch das Streckenverbot nicht aufgehoben worden. Verkehrsbeschränkungen gelten für den gesamten Straßenabschnitt, ohne dass die Anordnung für denjenigen, der das Schild an einem der beiden Anfangspunkte wahrgenommen hatte, unterwegs wiederholt zu werden braucht. Wenn nun die Fahrt sogar in derselben Richtung fortgesetzt wird, wird verlangt, dass man sich ein für eine längere Strecke geltendes Verbotsschild mindestens dann merkt und einprägt, wenn man es zuvor wahrgenommen hat.

Tipp:

Anders wäre es zu beurteilen, wenn der spätere Fahrzeugführer auf der Hinfahrt nur Beifahrer gewesen wäre.