

Redaktionsleitung

Dr. Eckhart Jung
Fachanwalt für Verkehrsrecht, Puchheim

Beirat

Wolfgang Ball
Vorsitzender Richter am BGH a. D.,
Lemberg

Prof. Dr. Michael Brenner
Friedrich-Schiller-Universität Jena

Jürgen Cierniak
Richter am BGH, Karlsruhe

Gregor Galke
Vorsitzender Richter am BGH,
Karlsruhe

Prof. Dr. Klaus Geppert
FU Berlin, Richter am KG a. D.

Wolfgang Halm
Rechtsanwalt, Köln

Werner Kaessmann
Rechtsanwalt und Notar, Dortmund

Prof. Dr. Peter König
Richter am BGH, Leipzig

Dr. Joachim Kummer
Rechtsanwalt beim BGH, Ettlingen

Anke Leue
Ministerialrätin im BMVI, Bonn

Prof. Dr. Stephan Lorenz
Ludwig-Maximilians-Universität
München

Kay Nehm
Generalbundesanwalt a. D.,
Präsident VGT, Karlsruhe

Thomas Offenloch
Richter am BGH, Karlsruhe

Dr. Carsten Paul
Richter am BGH, Karlsruhe

Harald Range
Generalbundesanwalt a. D., Karlsruhe

Christian Reinicke
Rechtsanwalt und Notar
Generalsyndikus des ADAC, Hannover

Dr. h. c. Wilhelm Schluckebier
Richter des BVerfG, Karlsruhe

Dr. h. c. Wolfgang Spindler
Präsident des BFH a. D., München

Prof. Dr. Ansgar Staudinger
Universität Bielefeld

Prof. Dr. Jan Zopfs
Johannes Gutenberg-Universität Mainz

Aus dem Inhalt:

Editorial

- Prof. Dr. Wolfgang Mitsch, Strafrechtsverschärfung für „Raser, Gaffer und Co.“ 677

Literatur

- Dr. Carsten Paul, Die Rechtsprechung des Bundesgerichtshofs in Verkehrsstrafsachen und Bußgeldverfahren 678
- Dr. Friederike Quaisser, Hinterbliebenengeld – Ein Zeichen der Anerkennung seelischen Leids 688
- Ingo Buchardt, Martina Ochel-Brinkschröder, Die Reform des Fahrlehrerrechts oder doch nur ein Reförmchen? 692

Rechtsprechung

- BGH, Erstattungsfähigkeit fiktiver Umrüstkosten für ein Taxi im Rahmen der Naturalrestitution 700
- BGH, Voraussetzungen an eine die Verjährungshemmung beendende positive Entscheidung eines Versicherers 702
- OLG Bamberg, Keine Zulassung der Rechtsbeschwerde wegen abgelehnter Einsicht in Messdateien und Rohmessdaten 715
- OLG Celle, Keine Pflicht zur Führung einer „Lebensakte“ oder dauerhaften Aufbewahrung von Reparatur- und Wartungsnachweisen für Geschwindigkeitsmessgeräte (m. Anm. Bellardita) 715
- OLG Rostock, Verbot der Nutzung einer betriebsbereiten „Blitzer-App“ auf einem Smartphone während der Fahrt. 718
- LG Trier, Zulässigkeit eines Rechtsmittels gegen Beschluss über Akteneinsicht in einem Bußgeldverfahren und Umfang der Akteneinsicht im Rahmen eines standardisierten Messverfahrens – hier: ESO 3.0 (m. Anm. Deutscher) 721

DAR-Service

- Dr. rer. nat. Thomas Dembsky, Dr. Michael Nugel, Haftungsverteilung bei Kreuzungsunfällen und Unfallrekonstruktion durch Auswertung von Verkehrsrechnerdaten 724
- Dr. Matthias Sprißler, Brille des Autofahrers als technisches Gerät zur Anzeige von Verkehrsüberwachungsmaßnahmen? Spielzeugtelefon als Mobiltelefon? 727

16 **Art. 62 OWiG** (Gewährung von Akteneinsicht durch Überlassung der unverschlüsselten Messdatei sowie Einsicht in Gerätestammkarte und Lebensakte)

Eine Verwaltungsbehörde – hier: Bayerisches Polizeiverwaltungsamt – hat dem Verteidiger eines Betroffenen, dem ein Geschwindigkeitsverstoß vorgeworfen wird, Einsichtnahme in die Gerätestammkarte und Lebensakte des Messgerätes – hier: PoliScan Speed M1 – zu gewähren und die digitale Messdatei zum Messeinsatz in unverschlüsselter Form mit Token zur Einsichtnahme dem Verteidiger des Betroffenen auf dessen Kosten zu überlassen. (Leitsatz der Redaktion)

AG Fürth, Beschluss vom 6. 10. 2017 (461 OWi 430/17)

Aus den Gründen: Die Weigerung der Behörde verletzt das Recht auf Verteidigung und rechtliches Gehör. Es geht vorliegend nicht um Unterlagen, die erst im Wege von noch vorzunehmenden Ermittlungshandlungen zur Akte gelangen können. Auf derartige Unterlagen bezogene Anträge wären im Verfahren des § 62 OWiG unzulässig, da dieses Verfahren kein Instrument darstellt, um bestimmte Ermittlungshandlungen der Bußgeldbehörde in einem anderen laufenden Verfahren zu erzwingen.

Zur Akte des Bußgeldverfahrens gehören hier indes die verschriftet bzw. als Dateien verwaltungsintern vorliegenden Unterlagen zum eingesetzten Gerät bzw. zum Messeinsatz, in dessen Rahmen der Betr. gemessen und beanstandet wurde. Deshalb umfasst das Recht auf Akteneinsicht sämtliche im Tenor genannten Bestandteile.

Die Verweigerung dessen beschwert den Betr. unmittelbar, der ohne die hier geforderten Unterlagen die Einhaltung der technischen wie rechtlichen Anforderungen an die ihn betreffende Messung nicht prüfen kann, verbunden mit einer Entscheidung darüber, ob ein Einspruch eingelegt bzw. fortgeführt werden soll oder nicht bzw. mit welchem Vorbringen.

Konkrete, schon vorliegende Einwendungen des Betr. gegen das Messergebnis setzt das Recht auf Akteneinsicht nicht voraus. Soweit datenschutzrechtliche Aspekte zu be-

achten sind, mag vor Durchführung der Akteneinsicht Anonymisierung erfolgen.

Dass ein richterlicher Beschluss Voraussetzung für die Gewährung der Einsicht in hier genannte Unterlagen sei, wie das Polizeiverwaltungsamt meint, ist abwegig, auch wenn es der Wunschvorstellung zweier bayerischer Ministerien entsprechen mag. Zwar bleibt im Verfahren des § 62 OWiG dem Gericht verfahrensbedingt nichts anderes übrig, als durch Beschluss über einen Antrag gem. § 62 OWiG zu entscheiden. Gleichwohl wäre es Missbrauch des Instituts dieses Verfahrens, würde die Verwaltung es mit ihrer Verfahrensweise auf diesen Beschluss anlegen, um dann endlich Akteneinsicht zu gewähren.

Weder hier noch im Verfahren nach Einspruch gegen den Bußgeldbescheid gibt es eine Rechtsnorm, die einen Beschluss vorschreibt, wie es das Polizeiverwaltungsamt meint, im Anschluss an ministerielle Vorstellungen voraussetzen zu dürfen; diese Behördenpraxis ist am Maßstab des Gesetzes willkürlich.

So ist auch in einem laufenden Bußgeldverfahren das Prozessgericht keineswegs gehalten, einen Beschluss zu fassen, wenn es einen Gutachter damit beauftragt, die Richtigkeit und Verwertbarkeit der Messung aus technischer Sicht umfassend gutachterlich zu prüfen. Dem Verfahrenszweck genügt dann ebenso z. B. die Beauftragung des Gutachtens im Rahmen seiner Ladung zum Termin, damit der Sachverständige unter Vorweisen dieses Auftrages mit Aktenzeichen für die Behörde nachvollziehbar, befugt, vom Gericht erkennbar beauftragt, vom Polizeiverwaltungsamt die hier genannten Unterlagen bzw. Dateien mit Token zur Einsicht zwecks Vorbereitung gemäß Anforderung zur Einsicht und Vorbereitung seines Gutachtens erhält. Hier einen Beschluss zu fordern, wie wiederholt beobachtet, wäre Förmerei ohne Rechtsgrundlage.

(Mitgeteilt von Rechtsanwalt und Fachanwalt für Verkehrsrecht Andreas Engelbrecht, Düsseldorf)

DAR-Hinweis:

S. a. OLG Bamberg „Keine Zulassung der Rechtsbeschwerde wegen abgelehnter Einsicht in Messdateien und Rohmessdaten“, DAR 2017, 715 (in diesem Heft)

*

DAR 12/2017

DAR-Service

Haftungsverteilung bei Kreuzungsunfällen und Unfallrekonstruktion durch Auswertung von Verkehrsrechnerdaten

Von Dr. rer. nat. Thomas Dembsky, Münster und Rechtsanwalt und Fachanwalt für Verkehrs- und Versicherungsrecht Dr. Michael Nugel, Essen*

In Kürze

Kommt es in einem lichtzeichengeregelten Kreuzungsbereich zu einem Verkehrsunfall und behauptet jeder der beteiligten Fahrzeugführer, er wäre bei Grün eingefahren, ist ein solches Unfallgeschehen soweit wie möglich aufzuklären und der zutreffenden juristischen Würdigung zuzuführen. Insoweit hat sich bereits eine gefestigte

Rechtsprechung für die Beurteilung der jeweils einschlägigen Unfallkonstellation gebildet. In technischer Hinsicht gibt es aber eine weitere, jedoch bisher kaum beachtete

* Dr. rer. nat. Thomas Dembsky ist Sachverständiger für Straßenverkehrsunfälle im Ingenieurbüro Schimmelpfennig + Becke in Münster. Der Autor Dr. Michael Nugel ist als Partner der Sozietät Grunewald, Nugel & Kollegen im Verkehrsrecht in Essen tätig.

Möglichkeit, die es einem Sachverständigen ermöglichen kann, auch ohne überzeugende Aussagen von unbeteiligten Zeugen den jeweiligen Vorwurf eines Rotlichtverstößes aufzuklären. Dabei geht es insbesondere um die Auswertung von Lichtzeichenanlagenprotokollen aus dem Verkehrsrechner. Die wichtigsten Grundsätze hierzu werden in diesem interdisziplinären Beitrag erläutert.

I. Rechtliche Grundlagen

Die bisher entwickelte Rechtsprechung zur Beurteilung von Verkehrsunfällen in einem beampelten Kreuzungsbereich mit dem gegenseitigen Vorwurf eines Einfahrens bei Rot lässt sich in die nachfolgend erläuterten Fallgruppen unterteilen¹.

1. Kollision mit dem Querverkehr

Kollidieren zwei Fahrzeuge im Querverkehr, kann bei einer funktionierenden Ampelschaltung nur einer der beiden Fahrzeugführer Grün gehabt haben, während der andere zwingend bei Rot eingefahren sein muss.

a. Nachgewiesener Rotlichtverstoß und Querverkehr

Der Fahrzeugführer, welcher die für ihn geltende Lichtzeichenanlage missachtet, d.h. bei roter LZA in den Kreuzungsbereich einfährt und durch diesen Verstoß gegen § 37 StVO die entscheidende Unfallursache setzt, haftet allein für die Unfallfolgen, während die einfache Betriebsgefahr des anderen am Verkehrsunfall beteiligten Fahrzeuges in vollem Umfang dahinter zurücktritt².

b. Unaufklärbares Unfallgeschehen

Kann dagegen nicht zweifelsfrei aufgeklärt werden, wer von beiden Seiten bei roter LZA in den Kreuzungsbereich eingefahren ist und wen damit ein Verschulden trifft, bleibt es bei einer entsprechenden Haftungsverteilung aufgrund der jeweiligen Betriebsgefahren und damit einer Quote von 50 %³.

2. Kollision mit dem abbiegenden Gegenverkehr

Ereignet sich eine Kollision mit dem abbiegenden Gegenverkehr, ist zu beachten, dass dieser grundsätzlich den Anscheinsbeweis wegen eines Verstoßes gegen § 9 Abs. 3 StVO gegen sich hat. Überfährt das auf den abbiegenden Fahrzeugführer wiederum zufahrende Fahrzeug den maßgeblichen Haltebalken allerdings im Rahmen eines Gelblicht- oder Rotlichtverstoßes, kann diesen Fahrzeugführer wiederum eine erhebliche Mithaftung – wenn nicht gar die überwiegende Haftung – treffen. Eine Sonderstellung liegt vor, wenn auch der Abbiegende eine eigene Ampelschaltung mit einem gesonderten Pfeil hat.

a. Anscheinsbeweis zu Lasten des Abbiegenden

Kollidiert ein nach links abbiegender Verkehrsteilnehmer mit einem bevorrechtigten Fahrer des Gegenverkehrs, spricht der Anscheinsbeweis für einen schuldhaften Verstoß des Abbiegers gegen § 9 Abs. 3 StVO⁴. Hinter diesem übertragenden Fehlverhalten tritt die einfache Betriebsgefahr des entgegenkommenden Fahrzeugs im vollen Umfang zurück⁵. Der Gegenverkehr behält sein Vorrangrecht auch, wenn er seinerseits nach rechts abbiegt, und ihm steht das Recht des ersten Abbiegevorgangs zu bis er sich vollständig in den neuen Straßenbereich eingliedert und dort lange genug geradesaus gefahren ist, um sich auf andere Fahrzeuge im gleichgerichteten Verkehr einzustellen⁶. Der Anscheinsbeweis wegen eines schuldhaften Verstoßes gegen § 9 Abs. 3 StVO beim Abbiegen setzt jedoch voraus, dass das abbiegende Fahrzeug bereits in den Bereich der Gegenfahrbahn eingefahren ist⁷.

b. Mithaftung wegen Gelb- oder Rotlichtverstoß

Wenn allerdings auf Seiten des anderen Fahrzeugführers der für ihn geltende Haltebalken so spät überfahren würde, dass hierin ein Gelblicht- oder gar ein Rotlichtverstoß liegt, führt dies zu einer erheblichen Mithaftung. Zu beachten ist allerdings auch, dass die Gegenseite einen solchen Verstoß zweifelsfrei nachzuweisen hat. Wenn insoweit nur ein Gelblichtverstoß nachgewiesen werden kann, bleibt im Regelfall die überwiegende Haftung bei dem abbiegenden Fahrzeugführer wegen des Verstoßes gegen § 9 Abs. 3 StVO bestehen⁸. Wird dagegen sogar bei Rot in den Kreuzungsbereich eingefahren, trifft diesen Fahrzeugführer die überwiegende Haftung, wobei zweckmäßigerweise noch zwischen einem gerade erfolgten Rotlichtverstoß und einem solchen zu unterscheiden ist, bei dem die Ampel schon mindestens 3 Sekunden Rot angezeigt hat⁹.

c. Sonderfall des grünen Abbiegepfeils

Gegen den abbiegenden Fahrzeugführer spricht kein Anscheinsbeweis wegen eines angeblichen Verstoßes gegen § 9 Abs. 3 StVO, wenn eine Abbiegerampel mit einem gesonderten Abbiegerpfeil vorhanden ist¹⁰. Vielmehr muss der entgegenkommende Verkehrsteilnehmer ggf. beweisen, dass der grüne Pfeil für den Linksabbieger nicht aufgeleuchtet hat¹¹. Der Linksabbieger darf jedenfalls bei dem Aufleuchten des grünen Pfeils darauf vertrauen, dass dem entgegenkommenden Verkehr die Weiterfahrt durch ein rotes Lichtzeichen versperrt ist¹² und hinter einem Rotlichtverstoß des Gegenverkehrs tritt die Betriebsgefahr des abbiegenden Fahrzeugs im vollen Umfang zurück¹³. Kann auch hier nicht aufgeklärt werden, welcher Fahrzeugführer jeweils Grün gehabt hat, bleibt es bei einem unaufklärbaren Unfallgeschehen und einer Haftung nach den Betriebsgefahren¹⁴.

3. Aufklärungsmöglichkeiten

Allein mit den Angaben der jeweils beteiligten Fahrzeugführer bzw. in diesen Fahrzeugen vorhandenen Insassen lässt sich der Unfallhergang im Regelfall nicht frei von Zweifeln aufklären. Soweit sich einer der Fahrzeugführer jedoch darauf beruft, dass der Gegner bei Rot eingefahren ist, trifft ihn die volle Beweislast nach dem Maßstab des § 286 ZPO und es dürfen im Hinblick auf den vorgeworfenen Rotlichtverstoß des Gegners keine Zweifel verbleiben. Anders kann es bei Angaben von unbeteiligten Zeugen sein, dies insbesondere dann, wenn sie als jeweils betroffene Fahrzeugführer in der einen oder der anderen Richtung ebenfalls Veranlassung hatten, die Lichtzeichenanlage genau zu beobachten. Mit entsprechenden Angaben kann das Gericht gegebenenfalls zur Überzeugung eines Rotlichtverstoßes eines Fahrzeugführers gelangen¹⁵. Daneben kann auch die Einholung eines Sachverständigengutachtens geboten sein, wobei der Sachverständige bisher in der Regel lediglich Plausibilitätserwägungen unter Berücksichtigung der Angaben der jeweiligen Fahrzeugführer

¹ Vgl. dazu im Überblick auch aus der Reihe „Quotenbildung bei einem Verkehrsunfall“ Nugel, DAR 2008, 548 ff.

² OLG München, Urteil vom 9. 5. 2014 – 10 U 3652/13 = VRR 2014, 322.

³ OLG Frankfurt, Urteil vom 9. 10. 2012 – 22 U 109/11 = NJW-RR 2013, 664; LG Essen, Urteil vom 8. 10. 2015 – 3 O 509/14 – juris.

⁴ BGH, Urteil vom 13. 2. 2007 – VI ZR 58/06 = DAR 2007, 583 = MDR 2007, 884.

⁵ BGH, Urteil vom 7. 2. 2011 – VI ZR 133/11 = DAR 2012, 201 = SP 2012, 171.

⁶ LG Essen, Urteil vom 14. 1. 2015 – 11 O 94/13 – juris.

⁷ OLG Düsseldorf, Urteil vom 18. 3. 1992 – 15 U 57/91 = OLGR Düsseldorf 1992, 174.

⁸ BGH, Urt. v. 7. 2. 2012 – VI ZR 133/11 = DAR 2012, 201.

⁹ Vgl. Nugel, DAR 2009, 105 ff.

¹⁰ BGH, Urteil vom 3. 12. 1991 – VI ZR 98/91 = DAR 1992, 143 = VersR 1992, 203.

¹¹ BGH, Urteil vom 13. 2. 1996 – VI ZR 126/95 = MDR 1996, 907 = DAR 1996, 240 (Ls.).

¹² OLG Koblenz, Urteil vom 7. 7. 1997 – 12 U 1074/96 = SP 1997, 386.

¹³ KG Berlin, 7. 2. 1991 – 12 U 7341/89 = DAR 1991, 336.

¹⁴ Nugel, DAR 2009, 105 ff. m. w. N.

¹⁵ LG Düsseldorf, Urteil vom 1. 4. 2015 – 16 O 284/13 – juris.

rer, der von ihnen bemerkten Ampelschaltung und insbesondere ihrer Geschwindigkeit, d. h. einer Einfahrt im fließenden Verkehr oder einem Anfahren im Stand, vorgenommen hat.

II. Unfallrekonstruktion durch Auswertung von Verkehrsrechnerdaten

Die Auswertung von Verkehrsrechnerdaten kann eine objektive Methode zur Aufklärung von Rotlichtverstößen bei Kreuzungskollisionen bieten, um die bereits dargelegten Beweisschwierigkeiten zu vermeiden.

1. Verfügbarkeit von LZA-Protokollen

Moderne Lichtzeichenanlagen speichern Protokolle ihrer Schaltzustände in Abhängigkeit von der Uhrzeit. Diese werden vor Ort üblicherweise in einem Ringspeicher abgelegt und bleiben dort – je nach Bauart der Anlage – für einen Zeitraum von Stunden bis zu wenigen Tagen verfügbar, bevor sie mit neuen Datensätzen überschrieben werden. Die Daten können somit im Rahmen einer Unfallaufnahme gesichert werden. Geschieht dies nicht und wird im Falle eines späteren Prozesses ein Sachverständigengutachten angefordert, so besteht die Möglichkeit, den Signalplanmitschrieb, also das Protokoll der Schaltzustände einer Lichtzeichenanlage, vom zentralen Verkehrsrechner zu erhalten.

In Großstädten und Ballungsgebieten wird ein Großteil der Lichtzeichenanlagen von Verkehrsrechnern überwacht und gesteuert. Der Signalplanmitschrieb wird dort gespeichert und für einen Zeitraum von Jahren archiviert. Diese Daten können von einem Sachverständigen angefordert und ausgewertet werden. Ansprechpartner ist hier der jeweilige Betreiber des Verkehrsrechners, i. d. R. ist dies das Tiefbauamt der Stadt.

2. Detektorsignale als Bestandteil von LZA-Protokollen

Selten ist der Unfallzeitpunkt sekundengenau bekannt. Demnach können die Schaltzustände der Lichtzeichenanlage nicht ohne weiteres mit dem Unfallgeschehen verknüpft werden. Hier wird nun ein Nutzen aus der Bauart moderner, bedarfsgeleiteter Anlagen gezogen. Um einen optimalen Verkehrsfluss zu generieren, müssen die Fahrzeuge im Nahbereich einer Ampel erfasst werden. Die weitverbreitetste Methode hierfür stellt die Erfassung mittels Induktionsschleifendetektoren dar. Diese beruht auf einem einfachen Prinzip. In den Fahrstreifen vor der Lichtzeichenanlage sind Drahtschlaufen verlegt, die von einem gleichbleibenden Wechselstrom durchflossen werden. Bewegt sich ein Fahrzeug in den Erfassungsbereich einer solchen Induktionsschleife, so bewirkt der Metallanteil im Fahrzeug eine messbare Veränderung des Magnetfeldes. Prinzipiell können hierbei sogar verschiedene Fahrzeugtypen unterschieden werden.

Die Signale der Induktionsschleifendetektoren werden ebenfalls erfasst und vom Verkehrsrechner meist sekundengenau gespeichert. Sie sind somit auch Bestandteil eines Signalplanmitschriebs. Die exakte Lage der Induktionsschleifen kann aus Luftbilddaufnahmen oder durch eine Vermessung vor Ort ermittelt werden. Den Detektorsignalen können einzelne Fahrvorgänge zugeordnet werden. Für den Fall, dass mehrere Detektoren für ein und denselben Fahrstreifen verbaut sind, kann ebenfalls die Geschwindigkeit der Fahrzeuge unter Berücksichtigung gewisser Toleranzen ermittelt werden.

3. Zuordnung der Fahrvorgänge

Im Rahmen der klassischen Unfallrekonstruktion werden die Einfahrgeschwindigkeiten und Einfahrrichtungen der unfallbeteiligten Fahrzeuge durch eine Kollisionsanalyse ermittelt. Setzt man den Kollisionsort in Bezug zur Position der überfahrenen Detektoren und berücksichtigt die rekonstruierten Geschwindigkeiten der einzelnen Fahrzeuge, so

ergibt sich ein zeitliches Muster der Detektorauslösungen. Dieses Muster gilt es im Signalplanmitschrieb zu identifizieren, um die Ampelschaltung zum Zeitpunkt des Einfahrens der Fahrzeuge in den Kreuzungsbereich zuordnen zu können.

Grundsätzlich gilt: Je genauer der Zeitpunkt der Kollision bekannt ist, desto einfacher gelingt die Zuordnung der Detektorsignale. Dies wird ebenfalls durch eine geringe Anzahl an Fahrvorgängen im zu analysierenden Zeitraum begünstigt. Auch ist beispielsweise eine durch die Unfallfahrzeuge blockierte Fahrspur durch ein nachkollisionäres Ausbleiben von Fahrvorgängen auf dieser Spur erkennbar.

4. Überprüfung der Zuordnung

Zur Überprüfung einer Zuordnung oder auch bei unklarer Identifikation der Fahrvorgänge sollten die Aussagen der Beteiligten bzw. die eventuell vorhandenen Aussagen von Zeugen hinsichtlich der Fahrzeugpositionen in Bezug zu weiteren Fahrzeugen und in Bezug zur Ampelschaltung analysiert werden. Hierdurch können in der Regel bereits Fahrvorgänge aus dem Signalplanmitschrieb ausgeschlossen werden. Beispielsweise kann übereinstimmend beschrieben werden, dass vor und hinter einem unfallbeteiligten Fahrzeug kein weiteres gefahren ist, so dass nur zeitlich isolierte Detektorsignale in Betracht kommen.

Bei der Auswertung von Verkehrsrechnerdaten ist es wichtig, mit dem Betreiber des Verkehrsrechners, i. d. R. ist dies das Tiefbauamt der Stadt, und/oder dem Hersteller der Lichtzeichenanlage Rücksprache zu halten und gegebenenfalls Fahrversuche an Ort und Stelle durchzuführen. Es kann mitunter vorkommen, dass die Daten im Signalplanmitschrieb des Verkehrsrechners anders dargestellt werden, als sie von der Ampelanlage vor Ort erfasst worden sind. Wenn beispielsweise ein Detektor bei Rotlicht überfahren wurde, kann es vorkommen, dass das Detektorsignal von einzelnen Verkehrsrechnern als „Anforderung“ interpretiert und gespeichert wird, so dass ein Verlassen der Induktionsschleife bei Rotlicht und somit ein Abbruch des Detektorsignals aus dem Signalplanmitschrieb nicht direkt ersichtlich wird und erst bei Umschaltung der Lichtzeichenanlage auf Gelb- bzw. Grünlicht dargestellt wird. In einem solchen Fall kann der exakte Zeitpunkt des Verlassens der Induktionsschleife nicht ohne weiteres angegeben werden. Für eine zeitliche Eingrenzung müssen dann die möglichen Fahrvorgänge des Unfallgegners analysiert werden.

5. Beispielfall

Die Vorteile einer Auswertung von Verkehrsrechnerdaten als objektive Informationsquelle werden im folgenden Abschnitt anhand der Unfallrekonstruktion zu einem Zivilprozess veranschaulicht. Bei dem zu analysierenden Unfallgeschehen kollidierten zwei Fahrzeuge im Querverkehr. Beide Beteiligte gaben an, bei Grünlicht in den Kreuzungsbereich eingefahren zu sein. Zeugen befuhren mit ihren Pkw die Straßen in die jeweils entgegengesetzten Fahrtrichtungen. Die Zeugen gaben ebenfalls an, die für sie geltende Lichtzeichenanlage habe Grünlicht gezeigt, als die beiden Pkw kollidierten. Eine Überprüfung der Ampelanlage seitens der Polizei zeigte jedoch keine Unregelmäßigkeiten. Der Kläger gab an, bei Grünlicht durchgefahren zu sein, während die Beklagte aussagte, zunächst an der Rotlicht zeigenden Ampel gewartet zu haben und erst nach Wechsel auf Grünlicht in den Kreuzungsbereich eingefahren zu sein.

Zur Überprüfung dieser Aussagen lautete der Beweisbeschluss dahingehend, dass anhand der Fahrzeugbeschädigungen und -endstellungen rückgeschlossen werden sollte, ob ein Anfahrvorgang der Beklagten technisch plausibel ist. Somit hätte die Variante der Beklagtenseite entweder widerlegt oder gestützt werden können.

Das Ergebnis der Geschwindigkeitsanalyse war, dass ein Anfahren des Beklagtenfahrzeugs aus dem Stand aus

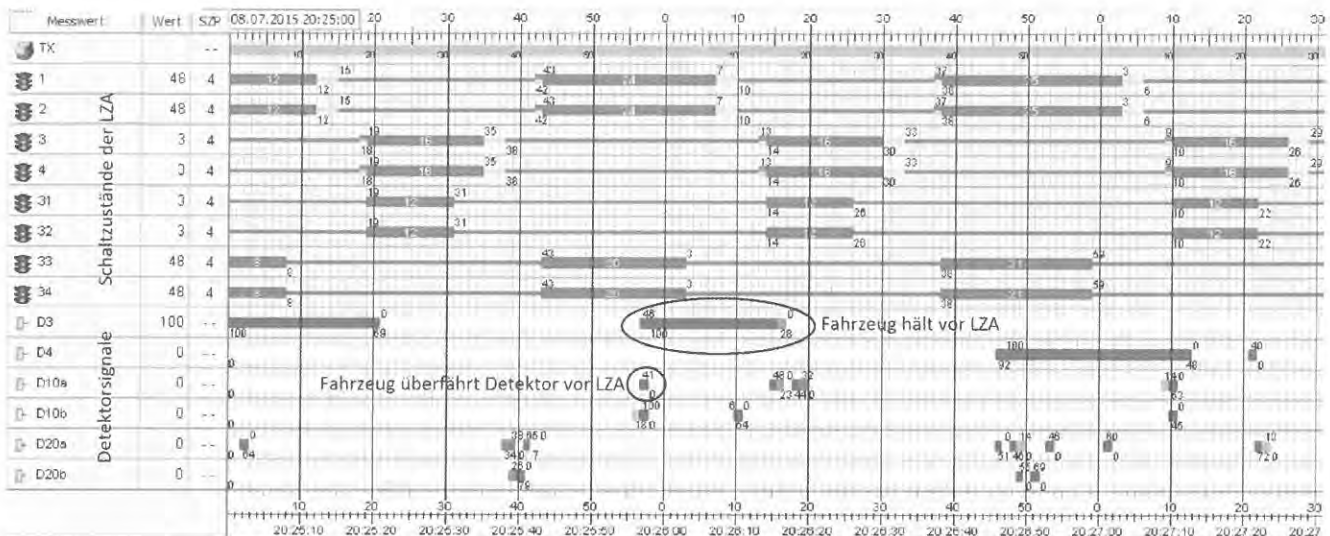


Abb. 1

technischer Sicht plausibel darstellbar ist. Folglich ergab sich aus technischer Sicht die Möglichkeit eines Rotlichtverstößes zu Lasten des Klägers.

Da sich der Unfall im Stadtgebiet von Dortmund ereignet hatte und die betreffende Lichtzeichenanlage an den dortigen Verkehrsrechner angeschlossen war, konnte ergänzend der Signalplanmitschrieb ausgewertet werden. Einen Ausschnitt dieser Daten zeigt exemplarisch Abbildung 1.

Im oberen Bereich sind die uhrzeitabhängigen Schaltzustände der einzelnen Signalgruppen zu erkennen, während im unteren Bereich der Abbildung die Signale der einzelnen Induktionsschleifendetektoren dargestellt sind.

Durch die bereits zuvor erlangten Erkenntnisse zu den Fahrvorgängen, insbesondere zu den gefahrenen Geschwindigkeiten beider Pkw, konnten diese den entsprechenden Detektorsignalen zugeordnet werden. Eine Überprüfung der Zuordnung erfolgte anhand von Details in den Zeugenaussagen.

Das Ergebnis der Auswertung war, dass das Beklagtenfahrzeug zunächst an der Rotlicht zeigenden Lichtzeichenanlage wartete, aber dennoch während der Rotphase angefahren wurde. Aus der Weg-Zeit-Betrachtung in Verknüpfung mit

den Protokolldaten des Verkehrsrechners ergab sich, dass die Beklagte auf die Rotlichtschaltung der querenden Fußgängerampel reagierte haben könnte und daraufhin zu früh in die Kreuzung einfuhr. Das Klägerfahrzeug fuhr gemäß Zuordnung bei Gelblicht in den Kreuzungsbereich ein.

Letztendlich konnte nur durch die Auswertung des Signalplanmitschriebs der durch die ursprüngliche Rekonstruktion des Unfallgeschehens entstandene Anfangsverdacht des Rotlichtverstößes des Klägers zu Lasten eines Verstößes seitens der Beklagten widerlegt werden.

Dieser Fall zeigt, dass die Auswertung von Verkehrsrechnerdaten eine objektive Methode zur Überprüfung von Rotlichtverstößen bei Kreuzungskollisionen darstellt und einen wichtigen Beitrag zur Unfallaufklärung in Gerichtsprozessen einnehmen kann. Für den Sonderfall, dass der Unfallzeitpunkt sekundengenau bekannt ist, kann ein Rotlichtverstoß unmittelbar durch die Auswertung der LZA-Protokolle nachgewiesen werden. Solange der Unfallzeitpunkt nicht hinreichend genau bekannt ist, müssen zusätzlich die gespeicherten Detektorsignale ausgewertet werden. Voraussetzung für ein Vorhandensein dieser Daten ist, dass es sich bei der Lichtzeichenanlage um ein bedarfsgesteuertes Modell mit Detektoren zur Erfassung von Fahrzeugen handelt.

*

Brille des Autofahrers als technisches Gerät zur Anzeige von Verkehrsüberwachungsmaßnahmen? Spielzeugtelefon als Mobiltelefon?

– Anmerkung zu OLG Rostock, B. v. 22. 2. 2017, 21 Ss OWi 38/17, und weiteren oberlandesgerichtlichen Entscheidungen – Der neue § 23 StVO

Von Richter am Landgericht Dr. Matthias Sprißler, Tübingen*

In Kürze

In den vergangenen Jahren haben sich Smartphones nahezu flächendeckend in der gesamten Bevölkerung verbreitet. Zugleich trat ihre Ausgangsfunktion als Telefon immer mehr im Rahmen eines Multifunktionsgeräts in den Hintergrund. Ein durchschnittlich ausgestattetes Smartphone kann heute, wenn entsprechende Apps aufge-

spielt werden, eine Vielzahl weiterer Geräte und Medien ersetzen und mitbeinhalten: Filmkamera, Fotoapparat, Diktiergerät, Radio, CD-Player, Navigationsgerät,

* Jahrgang 1963, Studium der Rechtswissenschaften in Tübingen, Referendariat in Ulm und Toronto, Zweites Staatsexamen Stuttgart 1991, Promotion Tübingen 1992, seit 1992 im Justizdienst des Landes Baden-Württemberg, Richter am Landgericht Tübingen.