

## Leitsatz

1. Alle spätestens seit Januar 2004 von der PTB zugelassenen Rotlichtüberwachungsanlagen müssen die dem Betroffenen vorwerfbare Rotzeit automatisch ermitteln, ohne dass vom angezeigten Messwert Toleranzen zu subtrahieren sind. Dies gilt für folgende Anlagen (Stand: 24.04.2006):

MULTANOVA MultaStar RLÜ, MULTANOVA MultaStar-Kombi, MULTANOVA MultaStar C (Zulassungsinhaber jeweils: ROBOT Visual Systems GmbH), TC RG-1 (Gatsometer BV), DiVAR (TRAFCOM COMMERCIAL ENTERPRISES INC).

2. Bei allen anderen (früher zugelassenen) Geräten ist diejenige Fahrzeit von der angezeigten Rotzeit zu subtrahieren, die das gemessene Fahrzeug vom Überfahren der Haltelinie bis zu der Position benötigte, die auf dem (ersten) Messfoto abgebildet ist (mit Möglichkeiten zur Berechnung der zu subtrahierenden Fahrzeit).
3. Nur bei den nachfolgenden drei Geräten ist zusätzlich zu dem unter Ziffer 2. beschriebenen Abzug noch eine weitere –gerätespezifische– Toleranz von 0,2 Sekunden zu berücksichtigen:

TRAFFIPAX TraffiPhot II (ROBOT Visual Systems GmbH), Rotlicht-Überwachungsanlage von TRUVELO Deutschland, MULTAFOT (Multanova AG).

Oberlandesgericht Braunschweig, Beschl. vom 02. August 2006 - 2 Ss (B) 38/04 -

## Tenor

Auf die Rechtsbeschwerde des Betroffenen wird das Urteil des Amtsgerichts Göttingen vom 10. Juni 2004 im Rechtsfolgenausspruch einschließlich der zugehörigen Feststellungen aufgehoben.

Im Übrigen wird die Rechtsbeschwerde gegen das genannte Urteil mit der Maßgabe verworfen, dass der Betroffene einer fahrlässigen Missachtung des Rotlichtes einer Lichtzeichenanlage schuldig ist.

Die Gründe des genannten Urteils werden dahin berichtigt, dass die festgestellte Ordnungswidrigkeit nicht am 11.02.2003, sondern am 11.12.2003 begangen worden ist.

Die Sache wird im Umfang der Aufhebung zur erneuten Verhandlung und Entscheidung –auch über die Kosten der Rechtsbeschwerde– an das Amtsgericht Göttingen zurückverwiesen.

### Gründe

Die Rechtsbeschwerde ist im Hinblick auf den Rechtsfolgenausspruch begründet. Im Übrigen hinsichtlich des Schuldspruchs der fahrlässigen Missachtung des Rotlichtes einer Lichtzeichenanlage bleibt die Rechtsbeschwerde ohne Erfolg.

#### I.

Durch das angefochtene Urteil ist der Betroffene wegen fahrlässiger Missachtung des Rotlichts der an der Einmündung der Danziger Straße in die Reinhäuser Landstraße befindlichen Lichtzeichenanlage mit einer Geldbuße von 125,00 € und einem Fahrverbot von einem Monat belegt worden. Das Amtsgericht hat hierbei die dem Betroffenen mit Bußgeldbescheid der Stadt Göttingen vom 23. Februar 2004 vorgeworfene Missachtung des Rotlichts als erwiesen angesehen, versehentlich aber das Datum der Tat aus dem Bußgeldbescheid mit dem 11.02.2003 angegeben; tatsächlich datiert die im Bußgeldbescheid genannte Ordnungswidrigkeit vom 11.12.2003. Da das Rechtsbeschwerdegericht auch den Bußgeldbescheid zur Kenntnis zu nehmen hat, konnte es bereits seinerseits dieses offensichtliche Versehen berichtigen.

Hiergegen hat der Betroffene unter Erhebung der Verfahrens- und Sachrüge die Rechtsbeschwerde eingelegt. Die Generalstaatsanwaltschaft hat beantragt, das Rechtsmittel gemäß den §§ 349 Abs.2 StPO, 79 Abs.3 OWiG mit der Maßgabe der Anordnung zu verwerfen, dass das Fahrverbot nicht mit der Rechtskraft der Bußgeldentscheidung, sondern erst dann wirksam wird, wenn der Führerschein in amtliche Verwahrung gelangt, spätestens jedoch nach Ablauf von vier Monaten seit Eintritt der Rechtskraft.

#### II.

Soweit sich die Rechtsbeschwerde gegen den Schuldspruch wendet, ist sie zulässig, bleibt jedoch in der Sache selbst ohne Erfolg. Der Betroffene hat zwar eingeräumt, das gemessene Fahrzeug gefahren zu haben. Er hat sich jedoch dahin eingelassen, dass er durch ein vor ihm fahrendes Fahrzeug irritiert worden sei, welches abgebremst habe, sodass er die Haltelinie mit Verzögerung überquert habe. Diese Einlassung durfte das Amtsgericht mit der –möglichen und damit rechtsbeschwerderechtlich nicht mehr angreifbaren– Würdigung als widerlegt ansehen, aus den von ihm gewürdigten Radarfotos ergebe sich, dass der Betroffene durch kein vor ihm fahrendes Fahrzeug beeinträchtigt oder irritiert worden sein könne, da ein derartiges Fahrzeug auf den Radarfotos nicht zu erkennen sei.

### III.

Der Rechtsfolgenausspruch kann jedoch keinen Bestand haben, da die zugehörigen Feststellungen lückenhaft sind und insbesondere für die Verhängung eines Fahrverbots nicht ausreichen.

1. Grundsätzlich müssen bei der Feststellung eines qualifizierten Rotlichtverstoßes (i.S.d. lfd. Nr.132.2 der BKatV) mittels automatischer Überwachungsanlage Gerätetyp und die ggf. zu berücksichtigende Messtoleranz angegeben werden (OLG Bremen DAR 2002, 225; OLG Schleswig SchlHA 2005, 335; vgl. Hentschel, Straßenverkehrsrecht, 38. Aufl., § 37 StVO, Rdnr.61 gegen Ende; Göhler/Seitz, OWiG, 14. Aufl., § 71 Rdnr.43 g). Dies ist bei automatischen Überwachungsanlagen nur dann entbehrlich, wenn die Rotlichtphase auch bei Abzug des für den Betroffenen günstigsten Toleranzwertes von 0,4 Sekunden bereits eine Sekunde andauert hat (OLG Bremen und OLG Schleswig, a.a.O.). Vorliegend kann dem Zusammenhang der Urteilsgründe entnommen werden, dass die Überwachungsanlage 1,32 Sekunden angezeigt hat und dass das Amtsgericht zum Zeitpunkt des Überfahrens der Haltelinie von einer bereits andauernden Rotlichtphase von ‚mehr als 1,1 Sekunden‘ ausgegangen ist. Weder hat das Amtsgericht den Gerätetyp der Anlage mitgeteilt, noch hat es dargelegt, weshalb es eine Messtoleranz von ca. 0,2 Sekunden als ausreichend ansah. Das Amtsgericht wird daher unter Berücksichtigung der nachfolgenden Grundsätze aufgrund ausreichender Feststellungen zu prüfen haben, ob dem Betroffenen ein qualifizierter Rotlichtverstoß zur Last zu legen ist.

Da in der Rechtsprechung bislang nicht entschieden worden ist, bei welchen Rotlichtüberwachungsanlagen welche Toleranzen zu berücksichtigen sind, hat der Senat den vorliegenden Fall zum Anlass genommen, von der Physikalisch-Technischen Bundesanstalt Braunschweig und Berlin (PTB), die für die Zulassung aller in Deutschland zur Eichung zugelassenen Rotlichtüberwachungsanlagen und kombinierten Rotlicht- und Geschwindigkeitsüberwachungsanlagen zuständig ist, hierüber entsprechende Auskünfte einzuholen. Dies hat zu folgenden Ergebnissen geführt:

- a. Alle spätestens seit Januar 2004 (seit Inkrafttreten der PTB-Anforderungen PTB-A 18.12 „Rotlichtüberwachungsanlagen“) von der PTB zugelassenen Rotlichtüberwachungsanlagen müssen die dem Betroffenen vorwerfbare Rotzeit automatisch ermitteln, ohne dass vom angezeigten Messwert noch Toleranzen oder sonstige Abzüge zu subtrahieren sind (wie dies bislang bei Geschwindigkeitsmessgeräten noch üblich ist).

Hierbei handelt es sich um folgenden Anlagen (Stand: 24.04.2006):

<u>Zulassungsinhaber</u>	<u>Typ</u>
ROBOT Visual Systems GmbH	MULTANOVA MultaStar RLÜ
ROBOT Visual Systems GmbH	MULTANOVA MultaStar-Kombi (kombiniert mit Geschwindigkeitsüberwachung)
ROBOT Visual Systems GmbH	MULTANOVA MultaStar C (kombiniert mit Geschwindigkeitsüberwachung)
Gatsometer BV	TC RG-1 (kombiniert mit Geschwindigkeitsüberwachung)
TRAFCOM COMMERCIAL	DiVAR (nach Kenntnis der PTB wird

- b. Bei allen anderen –früher zugelassenen– Geräten ist diejenige Fahrzeit von der angezeigten Rotzeit zu subtrahieren, die das gemessene Fahrzeug vom Überfahren der Haltelinie bis zu der Position benötigte, die auf dem (ersten) Messfoto abgebildet ist (wenn das Messfoto zeigt, dass das Fahrzeug zum Zeitpunkt der Fotoauslösung bereits die Haltelinie überfahren hat). Kann z.B. dem ersten Messfoto eindeutig entnommen werden, dass das Fahrzeug die Haltelinie um höchstens einen Meter überfahren hat, und kann dem zweiten Foto –wenn es eine Sekunde nach dem ersten Foto ausgelöst worden ist– eindeutig entnommen werden, dass das Fahrzeug in dieser Zeit mindestens zehn Meter zurückgelegt hat, d.h. also mindestens eine (Durchschnitts-)Geschwindigkeit von 10 m/sec (= 36 km/h) gefahren ist, so benötigte das Fahrzeug für den Meter, den es die Haltelinie bei Auslösung des Messfotos überfahren hat, höchstens 0,1 Sekunden. Dieser Wert ist von der angezeigten Rotzeit zu subtrahieren, um die beim Überfahren der Haltelinie zutreffende Rotzeit zu erhalten.

Die entsprechende Berechnung des erforderlichen Abzugs im Einzelfall ist schon im Hinblick auf die erheblichen perspektivischen Verzerrungen auf den Fotos nicht leicht durchzuführen, sodass hierfür im Allgemeinen ein Sachverständiger hinzugezogen werden muss. Wurde andererseits vom Gerät eine Rotzeit angezeigt, die (wie z.B. im vorliegenden Fall) den Grenzwert von einer Sekunde wesentlich übersteigt, und hat der Tatrichter z.B. aufgrund mehrerer entsprechender Sachverständigen-Anhörungen (wobei auch eigene Ortskenntnis hilfreich sein kann) eigene (in den Entscheidungsgründen darzulegende) Sachkunde in der Auswertung von Messfotos, so kann der abzuziehende Wert auch vom Tatrichter selbst errechnet werden. Hierzu muss der Abstand der Fahrzeugfront (vgl. OLG Dresden NZV 1998, 335 m.w.Rspr.Nw.) zur (überfahrenen) Haltelinie - in Metern - lediglich durch die pro Sekunde zurückgelegte Fahrstrecke - in Metern - dividiert werden.

Die pro Sekunde gefahrene Strecke ergibt sich unmittelbar aus der zwischen den beiden ersten Fotos vom gemessenen Fahrzeug zurückgelegten Strecke, wenn das zweite Foto –wie häufig in der Praxis üblich– eine Sekunde nach dem ersten

ausgelöst wurde (was den Erläuterungen der Fotodaten der Anlage zu entnehmen ist; sind weitere Fotos im Abstand von zwei oder drei Sekunden ausgelöst worden, können auch die dazwischen zurückgelegten Fahrstrecken unter entsprechender Teilung der Fahrstrecken durch 2 bzw. 3 zugrunde gelegt werden).

Wird das 2. Foto nicht 1 Sekunde nach dem ersten Foto, sondern durch eine weitere Induktionsschleife an einer bestimmten Stelle ausgelöst, so zeigt das Gerät als Einblendung ins Foto an, nach wieviel Sekunden – beginnend mit der roten Ampelphase - das 2. Foto ausgelöst wurde. In diesem Fall muss die vom Fahrzeug zwischen den beiden Fotos zurückgelegte Strecke – in Metern – durch die genannte Zeitdifferenz zwischen den beiden eingeblendeten Rotzeiten - in Sekunden – dividiert werden, um die pro Sekunde zurückgelegte Fahrstrecke zu erhalten.

Im Hinblick auf die erheblichen perspektivischen Verzerrungen auf den Fotos sind jedoch unbedingt folgende Punkte zu beachten:

- Bei der Bestimmung des Abstands zwischen der (überfahrenen) Haltelinie und der Fahrzeugfront ist – zugunsten des Betroffenen – ein so großer Wert anzunehmen, dass im Hinblick auf die perspektivischen Verzerrungen auszuschließen ist, dass der reale Abstand kürzer war.
- Bei der Bestimmung der zwischen den Fotos zurückgelegten Fahrstrecke ist – zugunsten des Betroffenen – ein so kleiner Wert zugrunde zu legen, dass im Hinblick auf die perspektivischen Verzerrungen auszuschließen ist, dass die reale Fahrstrecke länger war. (Diese Bestimmung braucht selbstverständlich nicht vorgenommen zu werden, wenn es sich um ein kombiniertes Gerät handelt, welches zugleich auch die gefahrene Geschwindigkeit anzeigt, die ggfs. mittels Division durch den Wert von 3,6 von km/h in m/sec umgerechnet werden muss. In diesem Fall sind zuvor die Verkehrsfehlergrenzen in Höhe von 3 km/h zugunsten des Betroffenen abzuziehen.)

Eine weitere Möglichkeit besteht auch darin, dass ein Sachverständiger bei einer konkreten Rotlichtüberwachungsanlage die für diese (aufgrund der Lage der dort verlegten Induktionsschleifen) erforderlichen Toleranzen errechnet, die für be-

stimmte Mindestgeschwindigkeiten (z.B. für mindestens 36 km/h, eventuell auch noch für 18 km/h) gelten und vom Tatrichter generell angewendet werden können. Ein Sachverständiger müsste dann nur für die Fälle herangezogen werden, in denen die vorzuwerfende Rotzeit nur knapp über einer Sekunde liegt und die allgemein errechnete –höhere– Toleranz zu einem Wert unter einer Sekunde führen würde. Dasselbe gilt auch für den (eher selteneren) Fall, dass eine niedrigere Geschwindigkeit als die vom Sachverständigen für bestimmte Toleranzen errechnete nicht ausgeschlossen werden kann.

Der in diesem Abschnitt beschriebene Abzug von der gemessenen Rotzeit ist bei Geräten der folgenden Bauarten vorzunehmen:

<u>Zulassungsinhaber</u>	<u>Typ</u>
eso GmbH	RK 3.0 bzw. RK 3.1
Gatsometer BV	RLC 36 msf
Alex Jacknau	9052 VKÜ Rotlicht
Alex Jacknau	Rotlichtüberwachungsanlage 2000 VKÜ RG-Control
ROBOT Visual Systems GmbH	TRAFFIPAX TraffiPhot III
AD-Elektronik GmbH	KA1 (nach Kenntnis der PTB wird dieses Gerät nicht mehr eingesetzt)

Bei allen diesen Geräten sind zusätzliche –gerätespezifische– Toleranzen nicht mehr zu subtrahieren, da eventuelle Ungenauigkeiten bereits geräteintern ausgeglichen werden.

- c. Nur bei den Geräten der nachfolgenden drei Bauarten ist zusätzlich zu dem unter Buchstabe b. beschriebenen Abzug noch eine weitere–gerätespezifische–Toleranz von 0,2 Sekunden zu berücksichtigen:

**Zulassungsinhaber**

**Typ**

ROBOT Visual Systems GmbH

TRAFFIPAX TraffiPhot II

TRUVELO Deutschland

Rotlicht-Überwachungsanlage  
(zusätzliche Version kombiniert mit  
Geschwindigkeitsüberwachung)

Multanova AG

MULTAFOT

2. Weiterhin ist der Rechtsfolgenausspruch der Verhängung eines Fahrverbots deshalb nicht rechtsfehlerfrei, weil das Amtsgericht diesbezüglich von unzutreffenden Beweisgrundsätzen ausgegangen ist. Das Amtsgericht hat sich deshalb zur Aufhebung des Fahrverbotes nicht in der Lage gefühlt, „da der Betroffene keine Gründe glaubhaft gemacht hat, die zu einer Existenzgefährdung führen könnten“. Im Hinblick auf diese Formulierung ist zu besorgen, dass das Amtsgericht meint, der Betroffene müsse seinerseits Gründe der Existenzgefährdung „glaubhaft machen“, sich also diesbezüglich entlasten. Dabei übersieht das Amtsgericht, dass auch das Vorliegen der Voraussetzungen für die Verhängung eines Fahrverbots dem Betroffenen nachzuweisen sind und diesbezüglich–soweit erforderlich–im Rahmen der Aufklärungspflicht entsprechende Beweise erhoben werden müssen.
3. Schließlich hat das Amtsgericht gemäß § 25 Abs.2 a StVG nicht geprüft, ob das Fahrverbot erst dann–spätestens jedoch nach Ablauf von vier Monaten seit Eintritt der Rechtskraft– wirksam werden kann, wenn der Führerschein in amtliche Verwahrung gelangt. Das Amtsgericht hatte nicht nur deshalb Anlass zur Prüfung, ob die Voraussetzungen der genannten Vorschrift vorliegen, weil es Voreintragungen im Verkehrszentralregister nicht festgestellt hat, sondern auch deshalb, weil die entsprechende Erleichterung bereits nach dem vorangegangenen Bußgeldbescheid vorgesehen war.

4. Unabhängig von der angefochtenen Entscheidung sind im Hinblick auf die Prüfung, ob ein Fahrverbot zu verhängen ist, auch deshalb erneute Feststellungen durch das Amtsgericht zu treffen (welche dem Oberlandesgericht verwehrt sind), weil das Rechtsbeschwerdeverfahren im vorliegenden Fall im Hinblick auf die von der PTB einzuholenden Auskünfte von ungewöhnlich langer Dauer war, ohne dass der Betroffene hierauf Einfluss hatte. Daher sind inzwischen seit Begehung des Rotlichtverstoßes über zweieinhalb Jahre vergangen, sodass es inzwischen tatrichterlicher Überprüfung bedarf, ob das Fahrverbot seinen erzieherischen Zweck noch erfüllen kann (vgl. BayObLG NZV 2004, 100 und 210; 2002, 280). Im vorliegenden Fall kann das Fahrverbot insbesondere dann seinen Sinn verloren haben, wenn sich der Betroffene zwischenzeitlich verkehrsgerecht verhalten hat (BayObLG, a.a.O.). Hierzu sind weitere tatrichterliche Feststellungen erforderlich.

#### IV.

Aus den genannten Gründen war das Urteil im Rechtsfolgenausspruch einschließlich der zugehörigen Feststellungen aufzuheben und an das Amtsgericht Göttingen zurückzuverweisen.