

KRAFTFAHRT

RADAR-KONTROLLE

Fehlanzeigen

Als der Rechtsanwalt Horst-Günther Lauenburg nach Dienstschaft in seinem Volkswagen nach Hause fuhr, wurde er im Hamburger Stadtteil Othmarschen plötzlich von einem Polizeiposten gestoppt. Hauptwachtmeister Grevsmühl ließ sich zum Wagenfenster herab: „Wir haben Ihre Geschwindigkeit mit Radar gemessen. Sie sind 70 gefahren.“

VW-Pilot Lauenburg erfuhr, daß er einen versteckt aufgestellten Radar-Geschwindigkeitsmesser passiert hatte und dabei erheblich schneller gefahren sein sollte, als es die Verkehrsbestimmungen erlauben (Höchstgeschwindigkeit in geschlossenen Ortschaften: 50 km/st). Obwohl unter dem Eindruck derartiger Radar-Resultate „meist alle Einwände der erappten Verkehrssünder verstummen“, wie der Allgemeine Deutsche Automobilclub (ADAC) feststellte, weigerte sich VW-Fahrer Lauenburg, das Meßergebnis der Hamburger Verkehrsüberwacher anzuerkennen: Er bestritt, die zulässige Höchstgeschwindigkeit überschritten zu haben, und bot dem Polizisten an, in gemeinsamer Fahrt noch einmal — zur Kontrolle — an der Radarmeßanlage vorbeizufahren.

Lauenburgs Zweifel erwiesen sich zumindest teilweise als berechtigt: Bei der Kontrollfahrt las Polizist Grevsmühl, der den VW-Fahrer wunschgemäß begleitete, am Tachometer des Autos eine Geschwindigkeit von 57 km/st ab. Der Polizist am Radargerät dagegen registrierte 62 km/st.

Trotzdem erstatteten die Polizisten Strafanzeige. Doch das Verfahren führte jetzt in der zweiten Instanz zu einer Entscheidung, die erkennen läßt, daß selbst Gerichte unter Umständen Zweifel an der Genauigkeit polizeilicher Radarmessungen haben. Fast zur gleichen Zeit informierte auch das ADAC-Organ „Motorwelt“ die Automobilisten, daß „Fehler bei der Durchführung der Radarmessungen nicht ausgeschlossen sind...“

In der ersten Instanz hatte der für Verkehrsdelikte zuständige Hamburger Amtsrichter die unterschiedlichen Meßergebnisse der Kontrollfahrt zwar zur Kenntnis genommen, aber dennoch den Kraftfahrer Lauenburg „wegen Überschreitung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit“ zu 50 Mark Geldstrafe (hilfsweise fünf Tagen Haft) verurteilt. In der Urteilsbegründung vermerkte der Richter ausdrücklich, daß „der Tachometer und das Radargerät um 5 km/st, das heißt um 8,8 Prozent ... voneinander abweichen“.

Zwar wertete er die Differenz, wie es im Urteil heißt, „zugunsten des Angeklagten“ um 1,2 auf zehn Prozent auf — mit dem Ergebnis: „Der Angeklagte ist, wenn das Radargerät 70 km/st angezeigt hat, mit einer Geschwindigkeit von 63 km/st gefahren.“ Der bedeutsamen Frage aber, warum sich bei der Kontrollfahrt überhaupt eine Differenz zwischen der Tachometeranzeige und dem Radar-Resultat ergeben hatte, ging der

Richter nicht nach. So blieb auch ungeklärt, ob etwa der Tachometer im Volkswagen einen falschen Wert anzeigte oder ob die Radarmessungen der Polizei ein falsches Ergebnis erbracht hatten.

Bisher galten die Messungen der polizeilichen Radaranlagen in Gerichtsverfahren zumeist als unumstößliches Indiz. Im vergangenen Monat jedoch hat der Münchner Ingenieur Dr. Jakob Hacks im Auftrag des ADAC ein Gutachten über die Fehlerquellen bei Radarmessungen ausgearbeitet. Der Münchner Experte, ein Fachmann für elektronische Meßgeräte, veröffentlichte einen ganzen Katalog möglicher Fehlerquellen und durchlöchernte somit die von Polizeibehörden verkündete und von Lokalblättern übernommene These, daß „Messungen mit Verkehrsradar exakt sind“ („Hamburger Abendblatt“).

Obgleich die von der Polizei benutzten Radargeräte mit einer „angemommenen Fehlergrenze von 3 km/st“ (ADAC) arbeiten, kommt es beispielsweise zu größeren Fehlmessungen,

dabei um fast 5 km/st zu hoch gemessen werden, was eine ungerechtfertigte Bestrafung zur Folge haben kann.“

Schließlich können auch dann Fehler auftauchen, wenn der Meßstrahl des Radargeräts mehrere Fahrzeuge gleichzeitig erfaßt. In diesem Fall registriert das Gerät eine mittlere Geschwindigkeit, die unter dem Tempo des schnelleren, aber über dem des langsameren Automobils liegt. „Die Polizei“, so weiß Experte Dr. Hacks zu berichten, „ist sich ... in der Verwertung solcher Messungen nicht einig.“

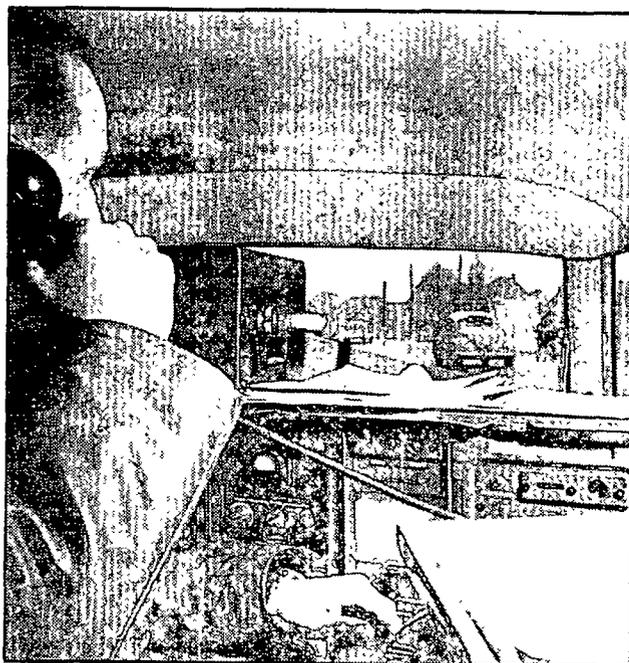
Auch die neuerdings von mehreren Polizeibehörden angewandte Methode, die Radarmessungen mit einer photographischen Aufnahme zu koppeln, hat nach Überzeugung des Münchner Ingenieurs keine überzeugende Beweiskraft. Hacks: „Bei der in der Praxis häufig benutzten Meßanordnung, daß der abfließende Verkehr auf der eigenen Fahrbahnseite geprüft wird, ist es möglich, daß ein schnellfahrendes, überholendes Fahrzeug auf der Photographie ... vom langsameren Fahrzeug vollständig verdeckt wird.“

Hacks empfiehlt daher den Polizeibeamten an den Radargeräten, „eine strenge Auslese von zweifelhaften Messungen“ vorzunehmen. Die Rechts-Experten des ADAC meinen: „In den Fällen, in denen der Beschuldigte bestreitet, mit überhöhter Geschwindigkeit gefahren zu sein, (wird) eine genaue Untersuchung durch das Gericht erforderlich sein. So muß das Gericht zum Beispiel danach fragen, ob vor Beginn der Messungen eine Kontrollfahrt mit einem Polizeiwagen vorgenommen wurde.“

Genau darüber aber fehlten jegliche Angaben in dem Spruch, den das Ham-

burger Amtsgericht im vergangenen Jahr gegen den VW-Fahrer und Rechtsanwalt Lauenburg gefällt hatte. Das Hanseatische Oberlandesgericht bedeutete daher, nachdem Lauenburg Revision eingelegt hatte, dem Amtsrichter: Es „wäre hier ... auch eine ausdrückliche Feststellung über das Ergebnis der Vergleichsfahrten im Urteil erforderlich gewesen, die“ — nach Vorschrift der Hamburger Polizei jeweils vor und nach einem Radar-Einsatz zur Verkehrskontrolle — „in einem Polizeiwagen mit überwachtem Tachometer durchgeführt werden sollen“.

Das Urteil gegen den VW-Fahrer wurde aufgehoben, das Verfahren zu erneuter Verhandlung an das Amtsgericht zurückverwiesen: Das Oberlandesgericht hält „Feststellungen“ darüber für erforderlich, ob „das (Radar-) Meßgerät vorschriftsmäßig bedient worden ist und ob es fehlerfrei gearbeitet hat“.



Verkehrs-Radar: Nicht immer exakt

wenn die Radarantenne am Straßenrand nicht richtig postiert ist. Sie muß nämlich so aufgestellt sein, daß die Radarstrahlen in einem Winkel von 17 Grad auf den Fahrzeugstrom treffen. Sobald die Polizisten ihr Gerät nicht sorgfältig auf diesen Winkel einpeilen, wird das Meßergebnis zwangsläufig ungenau.

Verfälscht werden die Meßergebnisse auch dann, wenn ein Auto auf der Fahrbahn nicht parallel zum Straßenrand fährt, sondern sich schräg über die Straße bewegt — was etwa der Fall ist, wenn der Fahrer zum Überholen ansetzt oder nach dem Überholen wieder auf die rechte Fahrspur einschert.

Ingenieur Hacks stellte dazu fest: „Es kommt vor allem auf breiten Straßen gar nicht so selten vor, daß sich Fahrzeuge für kurze Zeit in einem Winkel von 17 Grad gegenüber der Fahrbahn bewegen. Ihre Geschwindigkeit kann