



VERKEHRS KONGRESS 2014 SAARBRÜCKEN

Recht | Daten | Sicherheit

Die Dokumentation



DATEN | RECHT | SICHERHEIT

Themen und Referenten

BEGRÜSSUNG

Daniel Fischer

*Fachanwalt für Verkehrsrecht, ACE Vertrauensanwalt,
Vorstandsvorsitzender des ACE Kreis Saarland*

GRUSSWORT

Annegret Kramp-Karrenbauer

Ministerpräsidentin des Saarlandes

VORTRÄGE

Ralf Geisert, *Leiter der saarländischen Verkehrspolizei*

Digitale Dateien im OWi-Verfahren - sichere Erhebung von
Messdaten und sichere Verwaltung von digitalen Daten in der polizeilichen Sachbearbeitung

Tim Geißler, *Rechtsanwalt, Fachanwalt für Strafrecht*

Die digitale Messdatei im Bußgeldverfahren als Chance einer
erfolgreichen Verteidigung

Dominik Bach, *Vorstand e.Consult*

Der sichere Datenübertragungsweg im Internet zwischen
Anwälten und weiteren Verfahrensbeteiligten

Prof. Dr. Michael Backes, *Professor für Informationssicherheit
und Kryptographie an der Universität des Saarlandes*

Datensicherheit – Fälschungssicherheit von digitalen Messdaten

Hans-Peter Grün, *öffentlich bestellter und vereidigter Sachverständiger und
Geschäftsführer der VUT Sachverständigen GmbH*

Digitale Messtechnik im standardisierten Messverfahren – ist der Begriff
des standardisierten Messverfahrens noch zeitgemäß?

Diskussion am Beispiel ES 3.0 und Vitronic

Dipl. Ing.(FH) Jürgen Vogt, *Sachverständiger, Personen-Zertifiziert nach DIN EN ISO/IEC
17024, 1. Vorsitzender der Deutschen Sachverständigenkammer*

**Das belastbare Beweismittel – welche Anforderungen sind an die
Zertifizierung/Zulassung von Messgeräten in der Verkehrsüberwachung
als Voraussetzung für einen zuverlässigen und beständigen Messbetrieb zu stellen?**

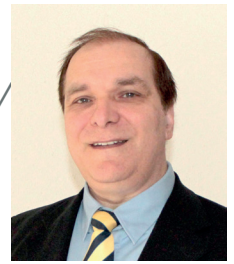
Hinweise in eigener Sache:

In den Vorträgen dieser Dokumentation wurde von uns das gesprochene Wort sinngemäß wieder gegeben.

VERKEHRS KONGRESS 2015 - 05.06.2015 im Saarbrücker Schloss
(Kapazität max. 200 Teilnehmer!)

VORTRAG

Dipl.-Ing. (FH) Jürgen Vogt, Sachverständiger, Personen-Zertifiziert nach DIN EN ISO/17024, 1. Vorsitzender der Deutschen Sachverständigenkammer



Die PTB-Zulassung - Das belastbare Beweismittel?

Welche Anforderungen sind an die Zertifizierung/Zulassung von Messgeräten in der Verkehrsüberwachung als Voraussetzung für einen zuverlässigen und beständigen Messbetrieb zu stellen?

Vorwort

Die Deutsche Sachverständigenkammer e.V. wurde 2013 von Personen-Zertifizierten nach DIN EN ISO/IEC 17024 und öffentlich bestellten und vereidigten Sachverständigen gegründet. Ziel dieser rechtsfähigen technischen Sachverständigenorganisation ist auf der einen Seite die Interessenvertretung für qualifizierte Sachverständige in allen Belangen rund um das Sachverständigenwesen und auf der anderen Seite die Organisation, Durchführung und Erstellung von Ausbildungs- und Weiterbildungsangeboten für Sachverständige. Die VUT GmbH und ihre Sachverständigen sind Mitglieder der Sachverständigenkammer. Zusammen mit der Geschäftsführung der VUT GmbH erarbeitet die Kammer derzeit einen Ausbildungsleitfaden für Sachverständige im Bereich der Verkehrsmesstechnik.

Einführung

Jeder Verfahrensbeteiligte in einem OWi-Verfahren wird früher oder später mit dem Begriff des so genannten „Standardisierten Messverfahrens“ konfrontiert. Dabei liegt in jedem standardisierten Messverfahren die innerstaatliche Bauartzulassung seitens der PTB (Physikalisch-Technische-Bundesanstalt) zu Grunde. Seit dem 30.10.1997 ist die Definition des standardisierten Messverfahrens durch den BGH festgelegt worden. Wie viele andere Beschlüsse und Urteile auch, wird auch diese Definition stets diskutiert und von den Beteiligten unterschiedlich interpretiert. Dabei bleibt Grundlage die Bauartzulassung durch die PTB. Obwohl die Zulassung nahezu in jedem OWi-Verfahren referenziert wird, wissen doch die wenigsten wie eine Zulassung zustande kommt und insbesondere wo Problematiken bzw. Konsequenzen für den Einsatz und/oder die Überprüfung von Geschwindigkeitsmessungen entstehen. Dieser Vortrag anlässlich des Verkehrskongresses beleuchtet verschiedene Problemkreise und zeigt bereits erste Lösungsvorschläge auf.

Die technische Überprüfung von Geschwindigkeitsmessungen

Die technische Überprüfung von Geschwindigkeitsmessungen erfolgt in der Regel dann, wenn Fehler im Ablauf und/oder Durchführung der Geschwindigkeitsmessung konkret dargelegt werden oder aber das Gericht selbst Zweifel an der technischen Richtigkeit der Geschwindigkeitsmessung erhebt.

Anschließend wird ein technisches Gutachten bei einem Sachverständigen in Auftrag gegeben. Wie in vielen anderen Lebensbereichen auch, schreitet die Technologie in Hardware und Software bei den Geschwindigkeitsmessgeräten sehr schnell fort. Dabei werden die grundlegenden Funktionen zwar noch von der Sensorik bestimmt, jedoch erfolgt die eigentliche Bestimmung des Geschwindigkeitswertes durch mehr oder minder zum Teil hochkomplexe Software. Für die Überprüfung von Geschwindigkeitsmessungen sind daher Sachverständige aus den Sachgebieten IT/Elektronik, Informatik und Physik gefragt. Insbesondere die stringente Einhaltung von Schutzmechanismen hinsichtlich der Datenintegrität und Sicherheit von Messergebnissen gefordert und verlangt detaillierte Kenntnisse auf dem Gebiet der Datenverarbeitung. Fehlen diese Kenntnisse für eine qualifizierte Überprüfung der Geschwindigkeitsmessung entstehen oftmals „beschreibende“ Gutachten. Beschreibende Gutachten deshalb, weil eine tatsächliche Auseinandersetzung des Sachverständigen mit der Technik ausbleibt und stattdessen die Bedienungsanleitung des Geschwindigkeitsmessgerätes mehr oder minder vollständig ins Gutachten übernommen wird. Anschließend kommen diese Gutachten in der Regel zu dem Ergebnis, dass die Bedienungsanleitung eingehalten wurde und deshalb die Geschwindigkeitsmessung dem

VORTRAG

Dipl.-Ing. (FH) Jürgen Vogt, Sachverständiger, Personen-Zertifiziert nach DIN EN ISO/IEC 17024, 1. Vorsitzender der Deutschen Sachverständigenkammer

Betroffenen zuzurechnen ist. Aus diesem Grunde muss der technische Sachverständige Detailkenntnisse hinsichtlich der Funktion des verwendeten Geschwindigkeitsmessgerätes besitzen und die einwandfreie technische Funktion des Gerätes ebenso kritisch hinterfragen.

Erfordernisse für amtliche Messungen

Grundvoraussetzung für jede technische Überprüfung eines Messgerätes ist die Bauartzulassung durch die PTB. Derzeit sind die Formulierungen in den Zulassungsschreiben der PTB jedoch derart allgemein gehalten, dass aus der Zulassung selbst nur selten direkte Anknüpfungspunkte für eine technische Überprüfung der Geschwindigkeitsmessung abzuleiten sind. Die dem Geschwindigkeitsmesssystem zu Grunde liegende Technik ist hinsichtlich der Sensorik relativ einfach. Die Grundelemente bzw. Sensoren sind auf dem Markt frei erhältlich und stellen in der Regel keine Innovation des Herstellers des Messgerätes dar. Anders sieht dies bei der Auswertung der gewonnenen Rohdaten aus. Geschwindigkeitsmessgeräte müssen nahezu bei jeder Witterung einsetzbar sein. Darüber hinaus werden Geschwindigkeitsmessgeräte in der Regel von technischen Laien eingesetzt, die zwar – je nach Messgerät unterschiedlich – in einer Art Crash-Kurs ausgebildet bzw. mit dem Messgerät vertraut gemacht werden; eine tatsächliche Auseinandersetzung des Bedieners mit den physikalischen Grundlagen, die auch Einfluss auf die Auswahl der Messörtlichkeit haben können, findet jedoch in der Regel nicht statt. Umso wichtiger wird die eindeutige Beschreibung der Messvorbereitung und der Durchführung in den Bedienungsanleitungen.

Die Qualität der Zulassung durch die PTB

Wie bereits angeführt, müssen Messgeräte für die Verkehrsüberwachung in Deutschland eine Bauartzulassung durch die PTB erhalten. Dadurch werden die Art der Dokumentation und die Qualitätssicherungsmaßnahmen seitens der PTB Maßstab für die Wertigkeit der Bauartzulassung selbst.

Die PTB hat sich am 10.01.2013 eine Qualitätsleitlinie gegeben, in der auf den

(...) intensiven Austausch von Forschungsergebnissen, umfangreichen internationalen Vergleichsmessungen, Offenlegung von Ergebnissen und Messmöglichkeiten und der jährlichen Bewertung des Qualitätsmanagements durch internationale Fachexperten (...)

verwiesen wird. In der Realität werden gerade die Offenlegung von Ergebnissen und Prüfungsabläufen von den Sachverständigen vermisst. Von Seiten der PTB wird dabei stets auf die Schutzbedürfnisse der Hersteller verwiesen. Ohne eine qualifizierte Dokumentation von Prüfungsabläufen und den tatsächlich durchgeführten Prüfungen – hier sind keine Prüfungen gemeint, die durch die Hersteller mit Zertifikaten nachgewiesen werden – sind die Ausführungen in den Bauartzulassungen für Sachverständige nur bedingt nutzbar.

Das „Standardisierte Messverfahren“

Hierbei handelt es sich um einen Kunstbegriff, den es aus technischer Sicht auf dem Gebiet der Messgeräte nicht gibt. Ferner wird aus der Definition, so wie sie vom BGH aufgestellt wurde, auch die Bedienung und die äußeren Umstände des Einsatzes des Messgerätes mit einbezogen. Auffällig dabei ist, dass lediglich in den allgemeinen Zulassungsbedingungen für Geschwindigkeitsmessgeräte von der PTB der Begriff des standardisierten Messverfahrens aufgegriffen wird. In den Bauartzulassungen selbst findet man den Begriff hingegen nicht. Ebenso wenig wird der Begriff in den Bedienungsanleitungen der Hersteller verwendet. Wenn sich dieser tatsächlich in der Bedienungsanleitung findet, wird wie im Fall des Messgerätes ES3.0 auch lediglich darauf verwiesen, dass das Messgerät „... als standardisiertes Messgerät gilt...“.

VORTRAG

Dipl.-Ing. (FH) Jürgen Vogt, Sachverständiger, Personen-Zertifiziert nach DIN EN ISO/IEC 17024, 1. Vorsitzender der Deutschen Sachverständigenkammer

Ob Messsysteme durch die Bauartzulassung unmittelbar auch als standardisiertes Messverfahren gelten können, ist durch Sachverständige erst dann prüffähig, wenn der tatsächliche Umfang der Prüfung und damit auch die Ergebnisse und Bewertungen der Tests für Sachverständige einsehbar sind.

Letztendlich stellt sich die PTB zwar als „Technische Oberbehörde“ dar, jedoch steht die begrenzte Anzahl von Mitarbeitern im Bereich der Zulassung für Geschwindigkeitsmessgeräte einer sehr großen Anzahl von Sachverständigen gegenüber. Erst eine offene Diskussion auf Augenhöhe würde Klarheit in das Verfahren bringen. Hierzu bedarf es einer lückenlosen Dokumentation und Spezifikation des Zulassungsverfahrens und der Erstellung von Bedienungsanleitungen, die auf die tatsächlichen Nutzer abgestellt sind.

Schritte zu einer genauen Spezifikation

Die zum Teil rasante Entwicklung im Bereich der verwendeten Technologie bei der Auswertung der Rohdaten im Messgerät selbst, verlangt eine detaillierte Spezifikation der Geschwindigkeitsmessgeräte, denn die wesentlichen Funktionen werden heutzutage nicht durch Hardware sondern durch Software/Firmware bestimmt. Diesem Umstand folgend, stellen neue Firmware-Versionen und/oder Auswertesoftware-Versionen einen wesentlichen Eingriff in die Gesamtfunktionalität des Messgerätes dar. Die tägliche Praxis zeigt, dass in relativ kurzen zeitlichen Abständen neue Software-Versionen der Hersteller durch die PTB zugelassen werden. Grundsätzlich muss dabei die Frage erlaubt sein, wenn eine Software zuvor zugelassen und damit als fehlerfrei deklariert wurde, warum überhaupt Änderungen an der Firmware notwendig sind bzw. durchgeführt werden. Konsequenterweise führt die Fragestellung ebenso zu dem Umstand, dass bei erkannten Fehlern und der Veröffentlichung einer neuerlichen Firmware/Software eine Sicherheit dahingehend verneint werden muss, dass nunmehr alle Fehler gefunden wurden.

Die gleiche Fragestellung ergibt sich für die Anforderungen hinsichtlich einer durchgeführten Signierung von Messdaten und gegebenenfalls deren Verschlüsselung. Für die Übertragung von amtlich benutzten Daten gibt es klare Vorgaben seitens des BSI (Bundesamt für Sicherheit in der Informationstechnologie). In wieweit die PTB und/oder die Hersteller durch das BSI zertifiziert sein müssen, konnte bislang nicht geklärt werden.

Da seitens der PTB die Anforderungen an die Messdaten gemäß WELMEC 7.2 mit der höchsten Risikoklasse „F“ festgelegt wurden, ist die Klärung dieser Frage, ob eine offizielle Zertifizierung seitens des BSI für Signaturverfahren notwendig ist, umso dringender. Dies gilt insbesondere aus dem Grund, als dass die Risikoklasse „F“ eine Umsetzung mit einem Standard-PC nicht vorsieht. Jedoch werden genau diese Standard-PCs bei Geschwindigkeitsmessgeräten eingesetzt. Die Risikoklasse „F“ entspricht derjenigen, die auch für e-commerce-Anwendungen gelten.

COTS (Commercial of the shelf)

Anfang der Neunzigerjahre hat sich der Begriff der sogenannten COTS-Geräte überwiegend im militärischen Bereich durchgesetzt. Ziel war es, für die hohen Anforderungen im Bereich der Militärtechnologie möglichst günstige Geräte von der Industrie zu nutzen. Dabei sollten die zivilen Geräte in einigen Bereichen angepasst werden und der Bund wollte somit die Vorteile der preisgünstigen Beschaffung gegenüber Eigenentwicklungen nutzen. Die Verwendung von bereits zur Verfügung stehenden – also Lieferung ab Lager – Geräten bedingt die vollständige Spezifikation der beschafften Geräte. Auch für den militärischen Bereich wurden diese Geräte im Rahmen einer Musterzulassung seitens der Wehrtechnischen Dienststellen zugelassen. Vorteil für den Hersteller war eindeutig, dass mit der Musterzulassung eine Art „Eintrittskarte“ in den militärischen Markt erlangt wurde. Somit kann jede Einheit Geräte, die über eine Musterzulassung verfügen, ohne weitere technische Prüfungen beschaffen. Ähnlich verhält es sich im Bereich der Geschwindigkeitsmessgeräte. Mit der Zulassung

VORTRAG

Dipl.-Ing. (FH) Jürgen Vogt, Sachverständiger, Personen-Zertifiziert nach DIN EN ISO/IEC 17024, 1. Vorsitzender der Deutschen Sachverständigenkammer

durch die PTB gelangt der Hersteller in einen Markt, der ihm ohne die PTB-Zulassung nicht zur Verfügung stehen würde. Somit muss die Frage gestellt werden, in wie weit die Hersteller im Gegenzug zur Erlangung der Zulassung bezüglich ihrer Urheberrechte und der Offenlegung von technischen Spezifikationen und Datenstrukturen Einschränkungen hinnehmen müssen.

Anforderungen an die PTB

Anhand der veröffentlichten Stellungnahmen und sonstigen Publikationen könnte man bisweilen glauben, dass die PTB „Anwalt“ der Hersteller ist, da die Belange der Hersteller durch die PTB oftmals vehement verteidigt werden. Dabei sollte die PTB in erster Linie Ansprechpartner für Gerichte und Sachverständige als „Technische Oberbehörde“ sein und alle gestellten Fragestellungen anhand der Unterlagen, die während der offiziellen Zulassungsprüfung erhoben wurden, zur Verfügung stellen. Daneben sind besonders für die Bearbeitung von Gutachten Gründe für neue Bedienungsanleitungen und/oder Firmware-Versionen eminent wichtig. Warum bislang die Praxis so aussieht, dass auf der offiziellen MiCert-Seite der PTB lediglich in kurzer Textform als Überschrift darauf hingewiesen wird, dass eine neue Bedienungsanleitungen oder eine neue Firmware-Version zugelassen wurde, ist bisweilen nicht nachzuvollziehen.

Die PTB veröffentlicht entweder aus eigenem Antrieb oder aber auf konkrete Nachfrage durch Sachverständige/Gerichte Stellungnahmen zu bestimmten technischen Fragestellungen. Wie jedoch diese Stellungnahmen hinsichtlich einer bereits erteilten Zulassung zu sehen sind, bleibt dabei offen. Auch sieht die bisherige Politik der PTB eine grundsätzliche Veröffentlichung Ihrer Stellungnahmen nicht vor. Dadurch entstehen bei Gerichten und Sachverständigen unterschiedliche Wissensstände. Hier ist eine klare Positionierung der PTB erforderlich, ob diese Stellungnahmen als Ergänzung zu einer Zulassung zu sehen sind. Grundsätzlich ist daher die Veröffentlichung aller Stellungnahmen der PTB erforderlich, da nur so gewährleistet ist, dass alle Beteiligten den gleichen Informationsstand besitzen.

Schnittstelle zu Rohdaten

Jedes Messgerät im Bereich der Geschwindigkeitsüberwachung sollte über eine definierte Schnittstelle verfügen, die es dem Sachverständigen erlaubt die Rohdaten, also diejenigen Daten die unmittelbar von der Sensorik erfasst wurden, zur Verfügung zu stellen. Es versteht sich von selbst, dass der Hersteller gegebenenfalls ein Interesse daran hat, dass die eigenen Routinen zur Auswertung dieser Rohdaten aus Gründen der Betriebsgeheimnisse nicht veröffentlicht werden. Werden die Rohdaten jedoch in definierter Form zur Verfügung gestellt, kann davon ausgegangen werden, dass binnen kurzer Zeit Sachverständige und/oder Informatiker die Auswertungen des Messgerätes soweit nachvollziehen und geeignete Software erstellen können, die eine Plausibilitätsprüfung der gewonnenen Rohdaten erlaubt. Sofern es sich bei der verwendeten Sensorik im Messgerät nicht um Eigenentwicklungen der Hersteller handelt, ist ein Geheimhaltungsbedürfnis auch seitens der Hersteller nicht zu erkennen. Oftmals ist es darüber hinaus ja bereits der Fall, dass z. B. Bei Abstandsmessungen die Sensorik bereits durch die Zulassung vorgeschrieben ist.

Dokumentation

Im Zuge einer Vereinheitlichung und Spezifizierung von Bedienungsanleitungen für amtliche Messungen sollten Bedienungsanleitungen von den Herstellern zur Verfügung gestellt werden, die ausschließlich für amtliche Messungen gedacht sind. Die bisherige Praxis, dass in den Bedienungsanleitungen, die für den allgemeinen Markt konzipiert wurden, besondere Kapitel für amtliche Messungen in der Bundesrepublik eingefügt wurden, verwirren den Benutzer bisweilen. Ferner werden für amtliche Messungen Bedingungen genannt, die zuvor im allgemeinen Teil der Bedienungsanleitung entweder nicht oder in anderem Sinne aufgeführt waren. Bedienungsanleitungen sollten darüber hinaus keine „Empfehlungen“ beinhalten. Klar strukturierte Vorgehenswei-

VORTRAG

Dipl.-Ing. (FH) Jürgen Vogt, Sachverständiger, Personen-Zertifiziert nach DIN EN ISO/IEC 17024, 1. Vorsitzender der Deutschen Sachverständigenkammer

sen für die sichere und fehlerlose Bedienung des Gerätes sind erforderlich. Der Benutzer kann Empfehlungen oftmals nicht einschätzen und weiß daher nicht, ob das Befolgen dieser Empfehlungen ein MUSS darstellt oder nicht. In vielen Bedienungsanleitungen ist lediglich von einer Dokumentation, die durch den Benutzer zu erstellen ist, die Rede. So sind zwar in Bedienprogrammen Eingaben von Parametern zu tätigen, diese finden sich in der Regel jedoch in keinem Messprotokoll. Ein klar strukturiertes Messprotokoll, das genaue Angaben darüber enthält, was und wie zu protokollieren ist, sollte daher Bestandteil der Zulassung sein.

Schulung von Messpersonal

Grundsätzlich geht der Weg der Entwicklung von Geschwindigkeitsmessgeräten dahin, dass der Bediener des Geschwindigkeitsmesssystems völlig in den Hintergrund gerät. Er hat im wahrsten Sinne des Wortes nur das Messgerät zu bedienen. Es darf bezweifelt werden, ob diese Zielrichtung der grundsätzlichen Aufgabe eines Messtechnikers oder Messbeamten gerecht wird, da die Konsequenzen für den Betroffenen aus einer fehlerhaften Messung beträchtlich sein können. Im Bereich der Schulung von Messpersonal sollte darüber hinaus der geschlossene Kreis zwischen Messbeamten und Hersteller des Messgerätes aufgelöst werden. Es liegt in der Natur der Sache, dass ein Hersteller etwaige Problematiken hinsichtlich der Verwendung seines Messgerätes „weniger stark betont“. Hier könnten Sachverständige entsprechende Schulungen/Prüfungen anbieten, die einen Nachweis eines objektiven Dritten darstellt, ob der betreffende Messbeamte das Gerät fehlerfrei bedienen kann.

Die Hersteller

Wie bereits weiter oben aufgeführt, sollten die Hersteller außer der Bedienungsanleitung entsprechende Spezifikationen und Dokumentationen ihrer Messgeräte bereitstellen. Zu den Dokumentationen gehört auch die Veröffentlichung von Änderungen an Hard- und Software. Stellungnahmen an Sachverständige direkt vom Hersteller sollten tunlichst unterbleiben, da für Sachverständige ausschließlich die offiziellen Dokumentationen seitens der PTB und Bedienungsanleitungen als Basis für die Bearbeitung von Gutachten herangezogen werden dürfen. Nur die Zulassung und die Bedienungsanleitung sind verbindlich für eine amtliche Messung.

Die Rolle der Eichämter

Ist für ein Messgerät die Bauartzulassung ausgesprochen worden, sind die Messgeräte nachfolgend durch die Eichämter zu eichen. Bedingt durch die fortschreitende Entwicklung und die höchst unterschiedlichen Technologien, die bei den verschiedenen Messgeräten verwendet werden, steht der Eichbeamte womöglich vor dem Problem, wie die von der PTB in Zusammenarbeit mit dem Hersteller erstellte Eichanweisung umzusetzen ist. Dabei sind auch die Ausbildungswege der Eichbeamten zu berücksichtigen. Aus diesen Vorgaben ergibt sich die Konsequenz, dass die Eichungen größtenteils im Werk des Herstellers unter Beteiligung des Herstellers durchgeführt werden. Dabei kommen mehr und mehr Software-Programme im Bereich der Eichung zum Zuge. Eine Rückführung auf metrologische/physikalische Normale ist in diesem Fall schlecht möglich. Je nach Geschwindigkeitsmessgerät finden sich in den Eichanweisungen nur noch rudimentäre „echte“ Prüfungen bzw. Messungen. Vielmehr stellt die Eichanweisung ein bebildertes Handbuch für die Software, die vom Hersteller für die Eichung zu Verfügung gestellt wurde, dar.

Hier stellt sich der breite Verkehrskreis unter einer Eichung sicherlich etwas anderes vor. Tatsächliche Geschwindigkeitsmessungen im Rahmen einer Eichung finden dabei in der Regel nicht mehr statt. Vielmehr werden durch verschiedene Schnittstellen am Messgerät Signale simuliert, die ebenfalls durch Hardware/Software des Herstellers generiert werden. Diesen Umständen folgend, wird seit einiger Zeit auch lebhaft diskutiert, ob die Eichung nicht grundsätzlich direkt vom Hersteller durchzuführen ist. Dass dies dem grundsätzlichen Gedanken eine Eichbehörde zuwiderläuft ist aus dem oben aufgeführten Sachverhalt schnell zu erkennen.

VORTRAG

Dipl.-Ing. (FH) Jürgen Vogt, Sachverständiger, Personen-Zertifiziert nach DIN EN ISO/IEC 17024, 1. Vorsitzender der Deutschen Sachverständigenkammer

Fazit:

Aus Sicht der Deutschen Sachverständigenkammer geben die derzeitigen Bedingungen im Bereich der Zulassung von Geschwindigkeitsmessgeräten Anlass, die bisherige Praxis zu überdenken und auf die sich stets weiter entwickelnden Technologien und Erfordernisse anzupassen. Nicht zuletzt ist das Zulassungsverfahren für Geschwindigkeitsmessgeräte auch beim Gesetzgeber und der PTB, sowie bei den Eichämtern, seit einiger Zeit in der Diskussion. Der Vortrag im Rahmen des Verkehrskongresses 2014 in Saarbrücken soll dabei einige Aspekte aus der Sicht der Sachverständigen ansprechen und dokumentieren.

Von erheblicher Bedeutung für das Gesamtverständnis ist dabei, dass bei den modernen Geschwindigkeitsmessgeräten die Hardware – „die sichtbaren Kästen an der Straße“ – zunehmend in den Hintergrund rücken. Stattdessen gewinnt die Software, die im Messgerät und auch mit der Bediensoftware eingesetzt wird, überproportional an Bedeutung.

Dabei ist auch die Überprüfung der Software/Firmware eine echte Herausforderung für die PTB, da die zum Teil umfangreichen Softwarebibliotheken und Softwareprogramme nur mit Einschränkungen vollends zu überprüfen sind.

Die im Rahmen des Vortrages erarbeiteten Vorschläge sind dabei ausschließlich als konstruktive Verbesserungsvorschläge zu verstehen, damit die technische Überprüfung von Geschwindigkeitsmessungen durch Sachverständige auf Basis der Bauartzulassungen, verbesserter Bedienungsanleitungen und der Auswertung von Rohdaten erfolgen kann und eine Transparenz des gesamten Verfahrens entsteht.

Saarbrücken, den 06.06.2014

Jürgen Vogt
1. Vorsitzender

Kontakt:

VUT Sachverständigen GmbH & Co.KG
Matthias-Nickels-Str. 17a
66346 Püttlingen

Tel. 0 68 06 / 30 05 - 0
Fax 0 68 06 / 30 05 - 180

info@verkehrskongress.de
www.verkehrskongress.de

