

TECHNIK & MOTOR



Angeblich geht es nur um die Raser: Blitzeranlage auf der Theodor-Heuss-Straße in Stuttgart, die im Mai vergangenen Jahres neu errichtet wurde

Foto dpa

Tempolimit und Radarfalle: Immer öfter wird in Deutschland geblitzt. Wer unschöne Porträtfotos auf amtlichen Dokumenten vermeiden will, lädt eine Blitzer-App auf sein Smartphone. Sie warnt den Autofahrer vor der Falle. Man begibt sich jedoch in eine juristische Grauzone. Geräte, die dazu bestimmt sind, Anlagen zur Geschwindigkeitsmessung anzuzeigen, dürfen nicht im Auto mitgeführt werden. Das besagt jedenfalls Paragraph 23 der Straßenverkehrsordnung. Dennoch gibt es immer mehr dieser Programme fürs Smartphone. Manches Navigationsgerät im Auto hat die Warnung vor Starenkästen sogar gleich ab Werk eingebaut.

Ein Blick auf die Technik zeigt die Hintergründe. Wird die Blitzer-App überhaupt vom Geltungsbereich der Straßenverkehrsordnung erfasst? Wenn das Navi oder Handy vor dem Blitzer warnt, sucht es nämlich keineswegs nach Radargeräten, mit denen die Geschwindigkeit eines herannahenden Autos ermittelt wird. Auch die Sensor- und Lasergeräte der Polizei kann die Software nicht erfassen. Sie sieht ebenfalls nicht die in der Fahrbahndecke zu Messzwecken eingelassenen Induktionsschleifen oder Piezo-Messstreifen.

Sind Blitzer-Apps verboten?

Dutzende von Gratis-Programmen sollen vor mobilen Geschwindigkeitsmessanlagen warnen. Die Software ist schnell aufs Smartphone geladen. Aber die Tücke liegt im Detail.

Von Michael Spehr

Der Radarwarner per Software arbeitet allein mit den Standortdaten der rund 4300 stationären Blitzer in Deutschland, und gegebenenfalls kennt er auch Einsatzorte der mehr als 10 000 mobilen Messgeräte. Die Einnahmen aus solchen Anlagen zur Geschwindigkeitsüberwachung lagen im vergangenen Jahr übrigens bei rund 600 Millionen Euro.

Die Apps setzen auf elektronische Karten, GPS-Ortung und ein gemeinsames Meldesystem. Blitzerstandorte werden von Nutzern an die App-Betreiber gemeldet, und diese ergänzen zudem ihren Datenbestand fortwährend aus weiteren öffentlichen Quellen. Nähert man sich mit aktiver Blitzer-App einem bekannten Standort, warnt das Gerät vor dem Blit-

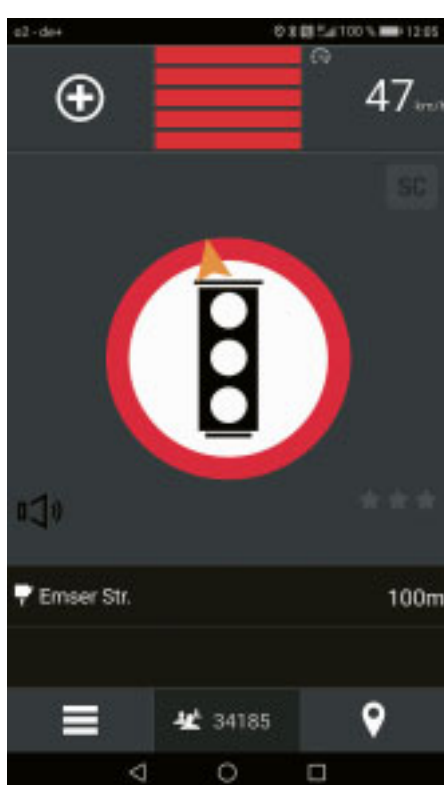
zer, egal, ob er nun tatsächlich dort im Einsatz ist oder nicht. Das System funktioniert einfach, basiert aber auf der Mitwirkung von Nutzern und deren Zuverlässigkeit. Insbesondere bei mobilen Blitzern auf dem Land ist die Fehlerquote hoch, weil weniger App-Nutzer die Anlagen passieren. Häufig wird viel zu spät gemeldet – und viel zu spät widerrufen.

Die meistverwendete App in Deutschland ist Blitzer.de, die App läuft auf beiden Smartphone-Betriebssystemen, auch im Hintergrund, so dass man selbst dann gewarnt wird, wenn das Smartphone-Navi im Vordergrund läuft. Dass der permanente Zugriff auf GPS und andere Ortungsmethoden sowie die Bildschirmanzeige viel Strom verbrauchen, versteht sich von selbst. An einem typischen Nachmittag waren 45 000 Menschen in Deutschland mit der App unterwegs, sie zeigt dies am unteren Bildschirmrand an. In unserem Umkreis von 50 Kilometer führte sie fünf mobile Blitzer und 100 stationäre auf. Die Art und Weise der Warnung lässt sich einstellen. Indes: Kommt der erste Hinweis ein Kilometer vor der Anlage, hört man in der Stadt eine Warnmeldung nach der nächsten. Die App berücksichtigt nur die Annäherung. Auf welcher Straße und in welche Richtung man fährt, weiß sie nicht. In Verbindung mit der prinzipbedingten Unzuverlässigkeit, dass sie nicht jede Messanlage anzuzeigen in der Lage ist, relativiert sich der Nutzwert einer solchen Software. Sie warnt oft, aber nicht immer. Man ist also gut beraten, die jeweils geltenden Geschwindigkeitsbegrenzungen nicht zu überschreiten.

Warum die Rechtsprechung zur Blitzer-App falsch ist

Paragraph 23 Absatz 1b der Straßenverkehrsordnung bestimmt ein Verwendungs- und Mitführverbot von Radarwarnern: „Wer ein Fahrzeug führt, darf ein technisches Gerät nicht betreiben oder betriebsbereit mitführen, das dafür bestimmt ist, Verkehrsüberwachungsmaßnahmen anzuzeigen oder zu stören. Dies gilt insbesondere für Geräte zur Störung oder Anzeige von Geschwindigkeitsmessungen (Radarwarn- oder Laserstörgeräte).“ Eine Zuwiderhandlung wird mit 75 Euro Geldbuße und einem Punkt im Fahreignisregister geahndet. Fällt hierunter auch ein fest eingebautes Navigationsgerät oder ein Handy mit Anwendungssoftware, das ihm bekannte Standorte fest installierter Verkehrsüberwachungsanlagen, meist sogenannter Starenkästen, während der Fahrt optisch oder akustisch anzeigt?

Zu dieser Frage hat sich das Oberlandesgericht Celle (am 3. November 2015, Aktenzeichen 2 Ss OWi 313/15) geäußert. Hiernach sei der Verbotbestand des Paragraphen 23 erfüllt, wenn ein Fahrzeugführer während der Fahrt ein Mobiltelefon betriebsbereit mit sich führt, auf dem eine sogenannte Blitzer-App installiert und diese App während der Fahrt aufgerufen ist.



Vorsicht, Radarfalle: Die App zeigt den Ampelblitzer an der Emser Straße in Frankfurt.

Foto Spehr

Eine genauere Betrachtung dieser Entscheidung zeigt, dass sie sich offensichtlich von der umgangssprachlichen und von den Herstellern beworbenen Begrifflichkeit „Radarwarner“ hat täuschen lassen und falsch ist. Tatsächlich fehlt es an den tatbestandlichen Voraussetzungen einer Ordnungswidrigkeit. Die Entscheidung hat schlicht übersehen, dass die Navigationsgeräte oder Smartphone-Apps nicht Messanlagen oder Überwachungsmaßnahmen erkennen und anzeigen können. Sondern sie setzen nur die Position des Fahrzeugs in Beziehung zu kartographisch erfassten möglichen Mess- oder Überwachungsstellen.

Von der Verbotsnorm wiederum sind sämtliche Geräte erfasst, die in der Lage sind, die Radar- oder Laserstrahlen von Messanlagen zu erfassen und diese durch Erzeugung technischer Störungen – beispielsweise Strahlen, Schwingungen, Funksignale, Licht oder Reflexionen – in ihrem Betrieb zu stören. Navigationsgeräte und Smartphones erkennen keine Geschwindigkeitsmessung. Sie spüren weder Radar- noch Laserstrahlen auf. Sie erkennen auch keine Messschleifen oder Lichtschranken. Erst recht stören sie keine dieser Einrichtungen.

Dass sie den Fahrer bei entsprechender Einstellung optisch und akustisch an Geschwindigkeitsregelungen erinnern, sobald er diese auch nur geringfügig überschreitet, ist eine Maßnahme, welche der Verkehrssicherheit förderlich ist. Die Funktionalität entspricht genau dem Umfang zugelassener Verkehrszeichenerkennungssysteme.

Eine Datensammlung, die lediglich im öffentlichen Raum dauerhaft sichtbar angebrachte Anlagen als solche auflistet, unabhängig davon, ob sie der Fahrer gedrückt (zweifelsfrei nicht tatbestandsmäßig) oder digital oder mit einer Karte oder einem Gerät des Beifahrers gedrückt oder digital nutzt, weist lediglich vor Ort auf die Existenz und die geographische Lage beispielsweise eines „Starenkastens“ hin, ohne dass der Nutzer oder das Navigationsgerät erkennen können, ob es sich zum konkreten Zeitpunkt um einen leeren Kasten oder eine installierte Kamera handelt, das heißt, eine Verkehrsüberwachung durchgeführt wird. Selbstredend entfaltet das Gerät im Auto auch keinerlei Anstalten zur Ermittlung einer „Scharfstellung“ der Anlage; in eine etwaige Messung greift es ebenfalls nicht ein.

Wer die Meinung vertritt, ein Kartenwerk oder Navigationsgerät dürfe die oft vor fest installierten Geschwindigkeitsmessgeräten angebrachten Hinweisschilder, die mit Text und Piktogramm auf diese Anlagen hinweisen („Radarkontrolle“), nicht wiedergeben, müsste zunächst die amtlichen Warnschilder entfernen und weiterhin unter Verbot stellen, dass alle Einrichtungen oder Datensammlungen, die verkehrsregelnde Inhalte wiedergeben und den Fahrer an deren Einhaltung erinnern sollen, unzulässig sind.

Der Rechtsstaat muss hinnehmen, dass legal beschaffte Informationen nicht nur mit Radio, Druckwerken und persönlichen Aufzeichnungen gespeichert wiedergegeben werden, sondern auch zeitgemäß digital. Die Benutzung von Navigationsgeräten mit Anzeige von Blitzerstandorten oder Handys mit Blitzer-App ist folglich zulässig. Nur darf das Handy hierfür nicht in der Hand gehalten werden; das würde als untersagte Benutzung eines Mobil- oder Autotelefon nach Paragraph 23 Absatz 1a Satz 1 der Straßenverkehrsordnung mit 60 Euro Bußgeld und einem Punkt im Fahreignisregister sanktioniert. UWE LENHART

Der Autor ist Fachanwalt für Verkehrsrecht in Frankfurt.