



POLIZEISPIEGEL

Fußball und Polizei:

Wer zahlt die Rechnung?

Seite 5 <

Polizei vor neuen Herausforderungen:

Gespräch zwischen IMK Vorsitzendem und DPoIG Spitze in Potsdam

Seite 20 <

Fachteil:

Vollautomatische Reifenprofilmessung

Konflikt zwischen Dienstherrn und Beamten wegen des Rauchens



Vollautomatische Reifenprofilmessung

Beurteilung des Reifenprofiliefemessgeräts „ProContour H3-D“

Prof. Dr. jur. Dieter Müller

Hochschule der Sächsischen Polizei (FH), Rothenburg/Oberlausitz

1. Beschreibung des Messverfahrens und der Messtechnik

Das Messsystem ProContour H3-D misst nach den Angaben des Herstellers¹, der Firma ProContour GmbH, die Reifenprofiliefe und Reifenart von Kraftfahrzeugen im fließenden Verkehr mittels spezieller Digitalkameras. Diese neue Art der Reifenprofiliefenmessung kann nach Angaben des Herstellers von den für die Verkehrsüberwachung zuständigen Behörden und Personen entweder an einem Standort dauerhaft fest installiert (stationär) oder transportabel, aber im Betrieb ortsfest (mobil) eingesetzt werden. Mittels einer dezentral einsetzbaren Auswertungssoftware und Hardware kann der Verkehrsverstoß beweissicher dokumentiert werden. Dieses Messverfahren ist eine technische Innovation und wird derzeit von den Polizeien in Deutschland und – soweit ersichtlich – auch innerhalb der Europäischen Union noch nicht praktiziert.

Das vollautomatische Reifenprofilmessgerät ProContour H3-D besteht technisch aus

- optischen Sensoren,
- einer Zentraleinheit,
- einer Bedieneinheit,
- einer Dokumentations- und Auswerteeinheit sowie
- optional einer Schnittstelle zur Datenfernübertragung.

Die Sensoren liefern beim Überfahren durch Fahrzeuge Signale an eine Auswerteeinheit. Zur Beurteilung des errechneten Messergebnisses wird die Beobachtung der Messsituation vor Ort der Kontrolle durch einen Beobachter oder eine nachträgliche Auswertung durch einen Anwender erforderlich sein.

2. Einordnung des Messverfahrens und der Messtechnik im Rahmen des Systems der staatlichen Verkehrsüberwachung

Das vollautomatische Reifenprofilmessgerät ProContour H3-D findet seinen Anwendungsbe- reich im Rahmen der staatlichen Verkehrsüberwachung, einer staatlichen Pflichtaufgabe auf dem Gebiet der Gefahrenabwehr und der Verfolgung von Verkehrsordnungswidrigkeiten. In diesem Zusammenhang



> Zwei Messgeräte eingelassen in zwei Schächte.

dient das Messgerät der Überwachung von Bau- und Betriebsvorschriften der StVZO.

Gemäß § 36 Abs. 2 Satz 4 StVZO muss die Reifenprofiliefe am ganzen Umfang des Hauptprofils bei luftbereiften Kraftfahrzeugen und Anhängern 1,6 mm betragen. Wenn ein Reifen teilweise über keine ausreichende Profiltiefe verfügt, steigt das Unfallrisiko insbesondere auf nassen Straßen. Das Wasser staut sich jeweils dort am Reifen, wo keine ausreichende Profiltiefe mehr vorhanden ist und bereits bei Tempo 70 km/h schiebt sich regelmäßig ein Wasserkeil unter die Auflagefläche des Reifens, der dadurch den Kontakt zum Fahr-

bahnbelag verliert und in bestimmten Fahrsituationen (wie z. B. Bremsen und Lenken) das Fahrzeug unlenkbar macht und ins Schleudern geraten lässt. Nach einer Studie der Kraftfahrzeug Überwachungsorganisation freiberuflicher Kfz-Sachverständiger (KÜS) aus dem Jahr 2005 wiesen im zweiten Halbjahr 2005 insgesamt 15,1 % aller von dieser Überwachungsorganisation überprüften Pkw Reifenschäden auf.² Darunter befanden sich zahlreiche Pkw mit ganz oder teilweise abgefahrenem Reifenprofil.

Zu widerhandlungen gegen die Mindestprofiltiefe sind auf der Grundlage von § 69 a Abs. 3 Nr. 8 StVZO i. V. m. § 24 StVG als bedeutende Verkehrsordnungswidrigkeiten einzustufen. Gegen die Vorschrift können sowohl Kraftfahrzeugführer verstoßen, die ein Kraftfahrzeug in Betrieb nehmen, das über kein ausreichendes Reifenprofil

mehr verfügt, als auch Halter von Kraftfahrzeugen, die eine Inbetriebnahme eines derart mangelbehafteten Kraftfahrzeugs durch eine andere Person anordnen oder zulassen. Eine tatbestandsmäßige Handlung liegt allerdings nur in den Fällen vor, in denen das Fahrzeug mit den vorschriftswidrigen Reifen auch tatsächlich gefahren wurde.³

Der Fahrerstoß ist mit einer Geldbuße in Höhe von 50,00 € bewehrt und der Halterstoß ist mit einer Geldbuße in Höhe von 75,00 € bewehrt. Für den Fahrerstoß gilt die TBNR 336606 und für den Halterstoß gilt die TBNR 336618 im BT-KAT-OWi, weitere Rechtsfolge ist in beiden Tatvarianten die Eintragung von jeweils drei Punkten im Verkehrs-Zentralregister.⁴

Die Profiltiefenmessung ist regelmäßiger Arbeitsgegenstand der polizeilichen Verkehrsüberwachung. Die kommunale Verkehrsüberwachung beschäftigt sich mangels tatsächlicher Kontrollmöglichkeiten im fließenden Verkehr und eines bislang rechtlich nicht ermöglichten Anhalterrechts für den kommunalen Vollzugsdienst derzeit nur am Rande der Überwachung des ruhenden Verkehrs von Fall zu Fall mit dieser Überwachungsthematik. Insbesondere gelingt es den Mitarbeitern der kommunalen Verkehrsüberwachung bislang zumeist nicht, im Rahmen ihrer Kontrolle des ruhenden Verkehrs den Nachweis zu führen, dass das betref-

¹ Technische Angaben entnommen von der Website des Herstellers: <http://www.procontour.com/7.0.html>.

² Dies waren absolut 110.762 von 731.646 untersuchten Pkw, vgl. dazu die Website <http://www.reifensicherheit.de/presseberichte.php?go=fullnews&id=85>.

³ So das Bayerische Oberste Landesgericht, Beschluss vom 2. 9. 1981, Az. 1 Ob OWi 122/81, VRS 61, S. 447; ebenso Dauer, Peter, in: Hentschel, Peter, Straßenverkehrsrecht, Kommentar, 39. Aufl., München 2007, § 36 StVZO Rn. 23.

⁴ Kraftfahrt-Bundesamt (Hrsg.), Bundeseinheitlicher Tatbestandskatalog für Verkehrsordnungswidrigkeiten (BT-KAT-OWi), 6. Aufl., Stand: 1. 3. 2008; vgl. zu den Tatbeständen des BT-KAT-OWi näher Müller, Dieter, BT-KAT-OWi – Leitfaden für Rechtsanwender, 1. Aufl. 2007; TBNR = Tatbestandsnummer.

fende Fahrzeug mit vorschriftswidrigen Reifen gefahren wurde.

Rechtsgrundlagen für die Zuständigkeit zur Verkehrsüberwachung sind für die Polizei und die kommunalen Verkehrsüberwachungsbehörden § 26 StVG i. V. m. § 36 Abs. 1 Nr. 1 OWiG sowie die Zuständigkeitsverordnungen über die Verfolgung von Ordnungswidrigkeiten in den jeweiligen Bundesländern.

Die Gleichartigkeit der Verkehrsüberwachung und deren ermessensfehlerfreie Handhabung wird auf der Grundlage der BKatV⁵, des BT-KAT-OWi sowie der jeweiligen Verwaltungsvorschrift über die Verkehrsüberwachung garantiert.

Die Mängelerkennung an Reifen erfolgt bis heute aufgrund einer Sichtprüfung durch die kontrollierenden Polizeibeamten.⁶

Die Profiltiefe wird bei dieser Art einer polizeilichen Verkehrskontrolle mittels handlicher, handelsüblicher Reifen-Profiltiefenmesser, die nach dem Prinzip eines Rechenschiebers anzuwenden sind, auf mechanische Weise vorgenommen.

Unterschreitungen der Mindestprofiltiefe von Reifen sind nach den Erfahrungen der Polizei häufig festzustellen.⁷ Diese Verstöße dürfen aufgrund ihrer Bedeutung i. S. v. § 17 OWiG nicht mehr mit einer Verwarnung geahndet werden, sondern es muss in diesen Fällen regelmäßig eine Bußgeldanzeige gefertigt werden. Für die beteiligten Polizeibeamten findet durch die Bedeutung der Ordnungswidrigkeit im Rahmen des Gesamtkataloges von Verkehrsordnungswidrigkeiten eine Ermessensreduzierung statt, die ihnen keinen Spielraum mehr für eine mündliche Verwarnung belässt, sondern sie vielmehr zu einer schriftlichen Anzeige zwingt.

Das vollautomatische Reifenprofilmessgerät ProContour H3-D beschreitet, technologisch gese-

hen, auch auf dem Gebiet des Beweisrechts einen vollkommen neuen Weg, weil eine zuvor von den Polizeibeamten oder kommunalen Vollzugsbediensteten per Hand vorgenommene Reifenprofiltiefenmessung künftig ohne Beteiligung eines kontrollierenden Beamten oder Vollzugsbediensteten im fließenden Verkehr erfolgen kann. Der große Vorteil dieser Art von Messung ist aus Sicht der Verkehrssicherheit, dass an den ausgewählten Messpunkten zahlreiche Verstöße auf eine aus Sicht der Verkehrsüberwachungsbehörden einfache und sehr effektive Weise festgestellt werden können und den Betroffenen auf dieser Grundlage im Wege der Mängelbeseitigung eine Korrektur des abstrakten Gefahrenzustandes aufgegeben werden kann. Die Feststellung der sicherlich zahlreichen Mängel wird zudem witterungsunabhängig und verkehrslageunabhängig möglich sein, während Polizeibeamte bislang unter widrigen äußeren Umständen zumeist auf derartige Kontrollmaßnahmen verzichten. Gleichzeitig ist durch diese einfache Art der Kontrolle stets mit bewiesen, dass das betreffende Kraftfahrzeug mit vorschriftswidrigen Reifen gefahren wurde.

Die vorgenannten Erwägungen gelten in erster Linie für den Einsatz des Messgerätes ProContour H3-D in der Einsatzvariante als reine Durchfahrtskontrolle, ohne nachfolgende Anhaltekontrolle. In diesen Fällen wird allerdings regelmäßig ein Messgerät benötigt, das eine beweissichere Dokumentation ermöglicht.

Demgegenüber existiert eine zweite Einsatzmöglichkeit des Messgerätes ProContour H3-D, das keine beweissichere Dokumentation ermöglicht. Hier wird das Messgerät in seiner mobilen Variante zum Zweck der Verdachtsschöpfung wie folgt eingesetzt: Nachdem das Messgerät bei einem durchfah-

⁵ Bußgeldkatalog-Verordnung vom 13. 11. 2001, BGBl. I, S. 3033, zuletzt geändert durch Gesetz vom 19. 7. 2007, BGBl. I, S. 1460.

⁶ Näher dazu Köhler, Burkhard, Handbuch Mängelerkennung am Lkw und Kleintransporter, 2. Aufl., Bonn 2006, S. 224 f.

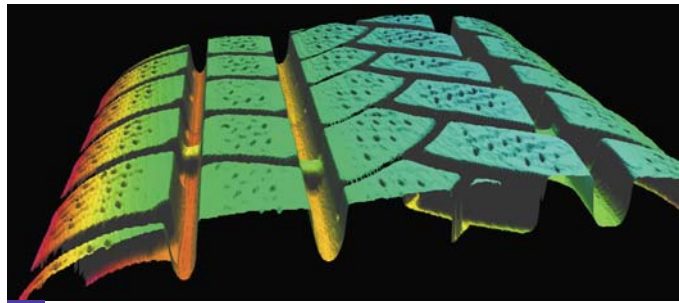
⁷ Köhler, Burkhard, a.a.O., S. 225.

renden Kraftfahrzeug eine Profilunterschreitung festgestellt hat, wird dieses von einem Polizeibeamten zum Zweck der Ermittlung der betreffenden Ordnungswidrigkeit angehalten. Im Rahmen der nachfolgenden Verkehrskontrolle wird mit einem handelsüblichen Reifen-Profiliefenmesser per Hand die Profiltiefe überprüft. Somit dient das Messgerät ProContour H3-D – ähnlich wie ein ungeeichtes Atemalkoholtestgerät – lediglich als ein technischer Vortest zur Verdachtsgewinnung. Der Polizeibeamte dokumentiert die von ihm per Hand festgestellte Ordnungswidrigkeit schriftlich und steht dafür im weiteren Verfahren als Zeuge zur Verfügung. Diese Einsatzvariante kann von der kommunalen Verkehrsüberwachung u. a. mangels eines eigenständigen Anhalterechts derzeit noch nicht praktiziert werden.

Wird mit dem ProContour H3-D in der Einsatzvariante als Durchfahrtskontrolle ein Verkehrsverstoß festgestellt, so muss diese Feststellung allerdings in einem doppelten Sinne beweissicher sein.

Erstens entfällt der für die Feststellung eines Profiltiefeverstoßes bislang übliche Zeugenbeweis eines Augenzeugen mangels eines direkt das Reifenprofil kontrollierenden Polizeibeamten. Dieser Umstand erfordert zwingend ersatzweise eine reproduzierbare Dokumentation der ermittelten Falldaten hinsichtlich des Unterschreitens der erforderlichen Mindestprofiltiefe.⁸ Zweitens ist mangels der Notwendigkeit einer polizeilichen Anhaltekontrolle, die durch die vollautomatische Erfassung des Verstoßes bedingt ist, das Fotografieren des Fahrers und des Kraftfahrzeugkennzeichens erforderlich, um den Fahrer des Fahrzeugs sowie den Fahrzeughalter als Betroffenen eines Bußgeldverfahrens beweissicher feststellen zu können.⁹

Beide vorgenannten Realakte (Dokumentation des Verkehrsverstoßes sowie des Betroffenen) begegnen keinerlei verfahrensrechtlichen Bedenken, weil



> Gezeigt wird hier das Segment eines gemessenen Reifens in 3D- und Falschfarbenansicht.

diese Art der Erfassung bedeutender Verkehrsverstöße schon seit geraumer Zeit in der polizeilichen und kommunalen Verkehrsüberwachung von Geschwindigkeits-, Abstands- und Rotlichtverstößen juristisch außer Frage steht.

3. Prüfung der Notwendigkeit einer Eichpflicht

Auf der Grundlage von § 2 Abs. 1 des Eichgesetzes (EichG)¹⁰ müssen Messgeräte, die im amtlichen Verkehr oder im Verkehrswesen verwendet werden, zugelassen und geeicht sein, sofern dies zur Gewährleistung der Messsicherheit erforderlich ist.

Das Gerät ProContour H3-D ist bei der Auslegung des Begriffs „Messgeräte“ unstrittig ein solches im Sinne des Eichgesetzes.

Fraglich ist nun, ob das Gerät „im amtlichen Verkehr“ und/oder „im Verkehrswesen“ verwendet wird. Unter dem unbestimmten Rechtsbegriff „amtlicher Verkehr“ ist zunächst einmal „jeder Vorgang hoheitlicher oder schlicht verwaltender Tätigkeit“ zu verstehen.¹¹

Dadurch, dass das Gerät im Rahmen der polizeilichen und/oder kommunalen Verkehrsüberwachung verwendet werden soll, liegt in jedem Fall eine hoheitliche Tätigkeit der betreffenden handelnden Behörde vor.

Somit greift die Rechtsfolge des § 2 Abs. 1 EichG, nämlich die Zulassungs- und Eichpflicht. Auf diese Weise wird einer der in § 1 EichG genannten Zwecke des Eichgesetzes, nämlich „das Vertrauen in amtliche Messungen zu stärken“ (§ 1 Nr. 3 EichG) erfüllt, wobei sich der Begriff des Vertrauens in diesem Zusammenhang auf alle beteiligten

Personengruppen bezieht, also Verkehrsteilnehmer und das Kontrollpersonal.

Der ebenfalls in § 2 Abs. 1 EichG genannte, wesentlich weiter gefasste Begriff des Verkehrswesens umfasst sämtliche Verkehrsarten und Verkehrsbeziehungen sowie deren Beziehungen untereinander, jeweils eingebettet in die beiden relativen Konstanten des Verkehrsraumes und der Verkehrspolitik. Auch hier wäre die Eichpflicht gegeben.

Die Eichpflicht wird näher konkretisiert durch die Vorschrift des § 25 Abs. 1 Nr. 3 EichG, die im Sinne eines Fortbestehens einer zuvor festgestellten Eichpflicht ein bußgeldbewährtes Verbot statuiert, ungeeichte Messgeräte für die amtliche Überwachung des Straßenverkehrs zu verwenden. Überwachungsbehörden würden gegen diese Verbotsvorschrift allerdings lediglich in den – allenfalls theoretisch denkbaren – Fällen verstoßen, wenn sie das Messgerät ProContour H3-D, dessen Unterliegen der Eichpflicht unterstellt, in ungeeichtem Zustand für die Einsatzvariante reiner Durchfahrtskontrollen ohne nachfolgende Anhaltekontrolle verwenden würden.

Für die zweite Einsatzvariante, indem das Messgerät ProCon-

tour H3-D zur Verdachtsgewinnung mit nachfolgender Anhaltekontrolle eingesetzt wird, besteht lediglich eine Kalibrierungspflicht, so dass ein Verstoß gegen die Verbotsvorschrift des § 25 Abs. 1 Nr. 3 EichG nicht einmal theoretisch denkbar ist. Dieser Schluss drängt sich durch die Vergleichbarkeit des Einsatzes Messverfahren mit dem Messverfahren während einer Atemalkoholkontrolle auf. Auch Testgeräte für einen nicht beweissicheren Atemalkoholvortest wie etwa die verschiedenen Geräte der Firma Dräger dürfen von den Kontrollbeamten der Polizei nur in kalibriertem Zustand als Atemalkoholvortestgeräte eingesetzt werden, gerade weil diese zum Zweck der staatlichen Verkehrsüberwachung im amtlichen Verkehr während einer hoheitlichen Tätigkeit eingesetzt werden.

Gleiches würde auch für das Messgerät ProContour H3-D in der Einsatzvariante als technischer Vortest gelten, weil mittels dieser ersten Messung lediglich ein erster Anfangsverdacht gem. § 46 OWiG i. V. m. § 152 Abs. 2 StPO über das Vorliegen eines Verkehrsverstoßes gegen § 36 Abs. 2 StVZO gewonnen werden kann.¹²

Ein abweichendes Bild einer nicht vorhandenen Eichpflicht könnte sich lediglich aus anderen, prinzipiell widerstreitenden Normen des Eichrechts ergeben wie etwa dem Ausnahmekatalog der Eichordnung.

In der gem. § 2 Abs. 2 EichG erlassenen Eichordnung (EO)¹³ werden die Einzelheiten über die speziellen Vorschriften und zulässigen Fehlergrenzen für die eichpflichtigen Arten von Messgeräten geregelt. Zusätzlich wird in der Eichordnung auf der

⁸ Das Verfahren ist beweistechnisch vergleichbar mit einer stationär erfolgenden Geschwindigkeits-, Rotlicht- oder Abstandsüberwachung.

⁹ Hier empfiehlt sich aus Gründen einer besseren Beweissicherheit die digitale Fotografie des Fahrers.

¹⁰ Gesetz über das Mess- und Eichwesen (Eichgesetz) vom 11. 7. 1969 i. d. F. vom 23. 3. 1992, BGBl. I, S. 711, zuletzt geändert durch Gesetz vom 2. 2. 2007, BGBl. I, S. 58.

¹¹ Vgl. dazu die Angabe in: Deutsche Akademie für Metrologie (Hrsg.), Glossar der Metrologie, München 2005, S. 17.

¹² Vgl. dazu näher die Kommentierung in Meyer-Goßner, Lutz, Strafprozessordnung, 50. Aufl. München 200, § 152 StPO Rn. 4 ff.

¹³ Eichordnung vom 12. 8. 1988, BGBl. I, S. 1657, zuletzt geändert durch Gesetz vom 13. 12. 2007, BGBl. I, S. 2930.

Grundlage von § 8 EO im Anhang A eine Reihe von Ausnahmen für bestimmte Messgeräte statuiert, bei deren Vorliegen eine Eichpflicht entfällt.

Aufgrund der Aufzählung im Anhang A zu § 8 EO unter Ziffer 29 Buchstabe g sind „im amtlichen Verkehr“ neben anderen Messgeräten auch **„Reifenprofilmessgeräte“** „von der Eichpflicht ausgenommen“. Dieser unbestimmte Rechtsbegriff „Reifenprofilmessgeräte“ wird im Eichgesetz nicht genannt. In der Eichordnung wiederum wird der Begriff zwar genannt, aber nicht näher definiert.

Man könnte zu dem Schluss gelangen, dass es sich bei dem Messgerät ProContour H3-D um ein solches Reifenprofilmessgerät i. S. v. Anhang A zu § 8 EO Ziffer 29 Buchstabe g handelt.¹⁴ Dieser aufgrund der einfachsten Auslegungsmethode erfolgte vordergründige juristische Schluss trägt. Er greift zu kurz

und ist aufgrund einer in diesem Zusammenhang vielmehr gebotenen historischen, systematischen und teleologischen Rechtsauslegung des betreffenden unbestimmten Rechtsbegriffs nicht gerechtfertigt.

Bereits auf der Grundlage einer historischen Auslegung ist eindeutig, dass der Verordnunggeber zum Zeitpunkt des Erlasses der Eichordnung mit der Auswahl des Begriffes „Reifenprofilmessgeräte“ lediglich rein mechanische Messgeräte wie den oben bereits angesprochenen Reifen-Profiliefenmesser in seinem Blick gehabt hatte.

Zu diesem Zeitpunkt, um die Mitte der 80er Jahre, war eine technische Entwicklung in der Verkehrsüberwachungs-Messtechnik – wie sie letztendlich zu dem Messgerät ProContour H3-D geführt hat – nicht einmal ansatzweise absehbar und ein Einsatz derartiger Messgeräte im Bereich der polizeilichen und

kommunalen Verkehrsüberwachung war demnach undenkbar.¹⁵ Vor dem Hintergrund der historischen Auslegungsmethode ist daher das Messgerät ProContour H3-D nicht unter den Begriff **„Reifenprofilmessgeräte“** i. S. v. Anhang A zu § 8 EO Ziffer 29 Buchstabe g zu subsumieren.

Betrachtet man die Auslegung des Begriffes „Reifenprofilmessgeräte“ vor einem systematischen Hintergrund, so entfällt ebenfalls die Subsumtion des Messgerätes ProContour H3-D unter den unbestimmten Rechtsbegriff. Unter rechtssystematischen Gesichtspunkten sind im Rahmen dieser Auslegungsmethode die Vorschrift des § 7 k EO sowie die Anlage 18 zu § 7 k

EO zu berücksichtigen. Im Rahmen des § 7 k EO sind diejenigen im Straßenverkehr gebräuchlichen Messgeräte aufgeführt, die einem Konformitätsbewertungsverfahren nach der Richtlinie 2004/22/EG unterliegen.

§ 7 k EO wurde erst in jüngster Zeit im Zuge der Umsetzung der EU-Richtlinie 2004/22/EG¹⁶ in die Eichordnung aufgenommen und repräsentiert eine neue, europaweit praktizierte Sichtweise auf Messgeräte, die den historischen Ansatz der Ausnahmevorschrift i. S. v. Anhang A zu § 8 EO Ziffer 29 Buchstabe g in einem neuen Licht erscheinen lässt. Reifenprofilmessgeräte werden von dieser Richtlinie laut deren in Artikel 1 beschriebenem An-

¹⁴ Vgl. dazu auch die zutreffenden Bemerkungen im Gutachten von Dr. Ali Yarayan, Bauartzulassung und Eichung nach dem Eichgesetz und der Eichordnung, S. 3.

¹⁵ Vgl. dazu auch die in der Sache knappe Begründung für den Erlass der Ausnahmen von der Eichpflicht im Anhang A der Eichordnung, in: Bundesrat Drucksache 184/88, S. 81.

¹⁶ Richtlinie 2004/22/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 31. März 2004, Amtsblatt der Europäischen Union, L 135/1.

wendungsbereich jedoch nicht erfasst. Dennoch wird, um auch letzte systematische Zweifel auszuschließen, ein näherer Blick auf die Vorschriften der Eichordnung geworfen.

Für Reifenprofilmessgeräte gelten die Vorschriften der Anlage 1 Abschnitt 2 zu § 7 k EO. Dort sind vom Verordnungsgeber unter der Ziffer 2.1.4 „Tiefenmessschieber und Reifenprofilmessgeräte“ genannt und unter der Ziffer 5.1.4 als deren Eichfehlergrenzen 0,1 mm festgelegt worden. Durch die gewählte Begrifflichkeit, die in ihrer unter der Ziffer 1.1 dieses Abschnitts deutlich zutage tretenden Eingrenzung der aufgeführten Messgeräte auf „mechanische Messgeräte“, wird der systematische Blickwinkel des Verordnungsgebers sichtbar.

Aus dem vorgenannten Blickwinkel heraus wird jedenfalls ein technologisch neuartiges Messgerät wie das Messgerät

ProContour H3-D nicht von dem Begriff „Reifenprofilmessgerät“ erfasst.

Es verbleibt noch die Auslegung nach der teleologischen Methode, also der Auslegung nach Sinn und Zweck der Norm. Beide vorgenannten Auslegungsmethoden stimmten darin überein, dass die von der Eichordnung gewählte Begrifflichkeit des Reifenprofilmessgerätes lediglich mechanische Reifen-Profilmessmesser erfasst. Der Regelungskomplex der Eichordnung war und ist, um es klar zu sagen, nach den Vorgaben des Verordnungsgebers auf eine technologische Novität wie das Messgerät ProContour H3-D nicht vorbereitet und bedarf insoweit einer inhaltlichen Überarbeitung bzw. Ergänzung. Solange diese Aufgabe nicht erfüllt ist, verbleibt es auch vor dem Hintergrund der teleologischen Auslegungsmethode bei der festgestellten Eichpflicht für das Mess-

gerät ProContour H3-D für den Gebrauch des Messgerätes in der **Einsatzvariante einer Durchfahrtskontrolle**.

Voraussetzung für eine Eichfähigkeit ist gem. § 14 a Abs. 1 EO eine allgemeine Zulassung zur Eichung, die auf der Grundlage der technischen Anforderungen der Physikalisch-technischen Bundesanstalt (PTB) von dieser Behörde erteilt wird.

Die erteilte Bauartzulassung wird in den PTB-Mitteilungen, dem amtlichen Mitteilungsblatt der Physikalisch-technischen Bundesanstalt, veröffentlicht und dadurch auch sämtlichen Verkehrsüberwachungsbehörden auf allen Hierarchieebenen öffentlichkeitswirksam bekannt gegeben.¹⁷

Messgeräte, die nur für die **Einsatzvariante zur Verdachtsge-**

winnung eingesetzt werden sollen, müssten vom Hersteller bzw. einer anerkannten Prüforganisation wie z. B. TÜV oder DEKRA nach den technischen Vorgaben der PTB kalibriert werden.

4. Fazit

Aus Sicht der staatlichen Verkehrsüberwachung bleibt als sichere Prognose aus Sicht der staatlichen Verkehrsüberwachung festzustellen, dass der Schutz der anderen Verkehrsteilnehmer vor möglichen Gefahrenlagen durch zu geringe Profiltiefen durch die neuartige Messmethode in beiden Einsatzvarianten deutlich erhöht werden wird. Zudem kann mit den wirksamen Instrumenten des Bußgeldrechts eine spezialpräventive Wirkung bei den Betroffenen (Fahrer und Halter) erreicht werden wie sie bislang nicht denkbar gewesen ist. ■

¹⁷ Rechtsgrundlage für die Veröffentlichung der erteilten Bauartzulassung ist § 23 EO.