BayObLG, Beschluss v. 11.03.2026 – 201 ObOWi 105/26

Titel:

Berechnung der Dauer der Rotlichtphase aufgrund von Schätzungen eines Zeugen

Normenketten:

BKat Nr. 132.3

StVG § 24

Leitsätze:

Die Berechnung der Dauer der Rotphase bei einem qualifizierten Rotlichtverstoß aus der Beschleunigung des Busses seit seinem letzten verkehrsbedingten Halt und seiner Entfernung vor der Haltlinie im Moment des Umschaltens der Lichtzeichenanlage auf Rotlicht beruht – jedenfalls in einem Bereich von weniger als zwei Sekunden – nicht auf einer tragfähigen und verstandesmäßig einsehbaren Tatsachengrundlage, wenn die Beschleunigung und die Entfernung auf der Schätzung eines Zufallszeugen beruhen. (Rn. 14 – 22)

1. Für die Bestimmung der Rotlichtzeit ist der Beginn des Einfahrens in den durch die Ampel gesicherten Bereich nur maßgebend, sofern nicht die Ampel durch eine Haltlinie (Zeichen 294) ergänzt ist. Im letzten Fall ist deren Überfahren der für Nr. 132.3 BKat maßgebliche Zeitpunkt. (Rn. 10) (redaktioneller Leitsatz)

2. Ein sog. qualifizierter Rotlichtverstoß von mehr als einer Sekunde kann zwar grundsätzlich auch festgestellt werden, wenn keine automatisierte Verkehrsüberwachungsanlage an der Lichtzeichenanlage angebracht ist. Die Urteilsgründe müssen dann aber einen ausreichenden Anhaltspunkt für eine zuverlässige Zeitermittlung liefern. (Rn. 12) (redaktioneller Leitsatz)

3. Freie Schätzungen aufgrund gefühlsmäßiger Erfassung sind grundsätzlich ungeeignet, um einen qualifizierten Rotlichtverstoß zu belegen. (Rn. 13) (redaktioneller Leitsatz)

Die Berechnung der Dauer der Rotphase bei einem qualifizierten Rotlichtverstoß aus der Beschleunigung des Busses seit seinem letzten verkehrsbedingten Halt und seiner Entfernung vor der Haltlinie im Moment des Umschaltens der Lichtzeichenanlage auf Rotlicht beruht – jedenfalls in einem Bereich von weniger als zwei Sekunden – nicht auf einer tragfähigen und verstandesmäßig einsehbaren Tatsachengrundlage, wenn die Beschleunigung und die Entfernung auf der Schätzung eines Zufallszeugen beruhen. (amtl. Leitsatz) (redaktioneller Leitsatz)

Schlagworte:

Abstand, Ampel, Anknüpfungstatsachen, Beschleunigung, Beweiswürdigung, Denkgesetze, Durchschnitt, eigene Sachentscheidung, Entfernung, Gefühl, Geschwindigkeit, Geschwindigkeitsveränderung, Haltlinie, Kreuzungsbereich, Lichtzeichenanlage, Messmethode, Mitzählen, Omnibus, qualifizierter Rotlichtverstoß, Rotlicht, Rotphase, Schätzung, standardisiertes Messverfahren, Tatsachengrundlage, Unsicherheit, Vereinfachung, Wahrnehmung, Zeit, Zeitintervall, Zufall, Rotlichtverstoß, Zeitschätzung, Fahrverbot, Zeugenaussage, Rechtsbeschwerde, Zeuge, Haltelinie, Ordnungswidrigkeit

Fundstellen:

DAR 2026, 394

ZfS 2026, 648

LSK 2026, 6845

NStZ 2026, 571

Tenor

1. Auf die Rechtsbeschwerde des Betroffenen wird das Urteil des Amtsgerichts vom 03.11.2025 dahin geändert

a) im Schuldspruch, dass der Betroffene wegen fahrlässiger Missachtung des Rotlichts einer Lichtzeichenanlage schuldig ist und b) er deswegen zu einer Geldbuße von 135 Euro verurteilt wird.

2. Die weitergehende Rechtsbeschwerde wird als unbegründet verworfen.

3. Der Betroffene hat die Kosten seines Rechtsmittels zu tragen. Die Gebühr für das Rechtsbeschwerdeverfahren wird jedoch um die Hälfte ermäßigt. Die dem Betroffenen im

Rechtsbeschwerdeverfahren erwachsenen notwendigen Auslagen werden zur Hälfte der Staatskasse auferlegt. Im Übrigen hat der Betroffene seine Auslagen selbst zu tragen.

Gründe

I.

1
Das Amtsgericht verurteilte den Betroffenen am 03.11.2025 wegen Missachtens des Rotlichts der Lichtzeichenanlage, wobei die Rotphase länger als eine Sekunde andauerte, zu einer Geldbuße von 200 Euro und verhängte gegen ihn ein mit einer Anordnung gem. § 25 Abs. 2a StVG versehenes Fahrverbot für die Dauer eines Monats.

2
Mit seiner gegen dieses Urteil gerichteten Rechtsbeschwerde rügt der Betroffene die Verletzung materiellen Rechts.

3
Die Generalstaatsanwaltschaft hat mit Stellungnahme vom 03.02.2026 beantragt, die Rechtsbeschwerde als unbegründet zu verwerfen. Die Gegenerklärung der Verteidigung vom 09.03.2026 lag dem Senat vor.

II.

4
Die gem. § 79 Abs. 1 Satz 1 Nr. 2 OWiG statthafte und auch sonst zulässige Rechtsbeschwerde des Betroffenen hat den aus dem Entscheidungstenor ersichtlichen Teilerfolg.

5
1. Die umfassende Nachprüfung des Urteils aufgrund der erhobenen Sachrüge hat hinsichtlich des fahrlässigen (einfachen) Rotlichtverstoßes keinen Rechtsfehler zum Nachteil des Betroffenen ergeben.

6
Die Nachprüfung der getroffenen tatsächlichen Feststellungen durch das Rechtsbeschwerdegericht ist darauf beschränkt, ob dem Tatgericht bei der Beweiswürdigung Rechtsfehler unterlaufen sind. Das ist in sachlichrechtlicher Hinsicht der Fall, wenn die Beweiswürdigung widersprüchlich, unklar oder lückenhaft ist, gegen Denkgesetze verstößt oder gesicherten Erfahrungssätzen widerspricht (st. Rspr.; vgl. nur BGH, Urt. v. 30.03.2004 – 1 StR 354/03 u. v. 11.01.2005 – 1 StR 478/04). Solche Rechtsfehler liegen nach dem Inhalt der für die sachlichrechtliche Urteilsprüfung allein maßgeblichen Urteilsgründe bezüglich des Rotlichtverstoßes an sich nicht vor.

7
Nach den vom Gericht für glaubhaft erachteten Angaben des Zeugen zeigte die Ampel bereits Rotlicht, noch bevor die Front des von dem Betroffenen gelenkten Busses in den Bereich zwischen dem Parkverbotsschild/Alleebaum am rechten Fahrbahnrand eingefahren ist. Aus den Urteilsfeststellungen ergibt sich weiter, dass sich der besagte Bereich zwischen dem Alleenbaum und dem Parkverbotsschild 10 Meter und damit noch sehr deutlich vor der Haltlinie befand. Wenn die Ampel bereits Rotlicht zeigte, bevor die Front des Busses die Haltlinie über- und in den in den Kreuzungsbereich einfuhr, belegen die Urteilsfeststellungen das Vorliegen eines (einfachen) Rotlichtverstoßes.

8
2. Die Beweiswürdigung des Urteils hinsichtlich des qualifizierten Rotlichtverstoßes hält der rechtlichen Nachprüfung hingegen nicht stand. Die mathematischen Berechnungen des Tatrichters, die darauf hinauslaufen, dass die für einen qualifizierten Rotlichtverstoß (Lfd. Nr. 132.3 BKat) erforderliche Zeit von mehr als einer Sekunde um einige hundertstel Sekunden überschritten war, täuschen eine Genauigkeit vor, die angesichts der den nicht durch ein standardisiertes Messverfahren ermittelten Anknüpfungstatsachen (40 m Abstand zwischen Haltelinie und letztem verkehrsbedingten Halt des Omnibusses; 1,5 m/s² Beschleunigung des Omnibusses; Aufleuchten des Rotlichts bereits vor Passieren eines 10 m vor der Haltlinie befindlichen Halteverbotsschildes) nicht vorhanden ist.

9
a) In rechtlicher Hinsicht gilt Folgendes:

10
aa) Für die Bestimmung der Rotlichtzeit ist der Beginn des Einfahrens in den durch die Ampel gesicherten Bereich nur maßgebend, sofern nicht die Ampel durch eine Haltlinie (Zeichen 294) ergänzt ist. Im letzten Fall ist deren Überfahren der für Nr. 132.3 BKat maßgebliche Zeitpunkt (st. Rspr. vgl. nur BayObLG, Beschluss vom 27.01.1994 – 2 ObOWi 483/93; OLG Hamm, Beschluss vom 11.05.1993 – 3 Ss OWi 490/93; OLG Frankfurt, Beschluss vom 19.10.1994 – 2 Ws (B) 651/94 OWiG; OLG Düsseldorf, Beschluss vom 09.01.1995 – 5 Ss (OWi) 466/94 – (OWi) 217/94 I).

11
bb) Die zur richterlichen Überzeugung erforderliche persönliche Gewissheit des Tatrichters setzt objektive Grundlagen voraus, die den Schluss erlauben, dass ein nach der Lebenserfahrung ausreichendes Maß an Sicherheit erzielt ist, das vernünftige Zweifel nicht mehr aufkommen lässt (vgl. BGH, Beschluss vom 28.07.1998 – 4 StR 293/98; Schmitt/Köhler, StPO 68. Aufl. § 261 Rn. 2 m.w.M.). Die Überzeugungsbildung muss dabei auf einer tragfähigen, verstandesmäßig einsehbaren Tatsachengrundlage beruhen und erkennen lassen, dass die vom Tatgericht gezogenen Schlussfolgerungen mehr als eine Annahme oder eine Vermutung sind, für die es an einer belastbaren Tatsachengrundlage fehlt und die daher nicht mehr als einen – wenn auch schwerwiegenden – Verdacht begründen (st. Rspr., vgl. zuletzt BGH, Beschluss vom 07.06.2023 – 4 StR 128/23 m.w.N.; BayObOLG, Beschluss vom 04.08.2020 – 201 ObOWi 927/20).

12
Ein sogenannter qualifizierter Rotlichtverstoß von mehr als einer Sekunde kann zwar grundsätzlich auch festgestellt werden, wenn keine automatisierte Verkehrsüberwachungsanlage an der Lichtzeichenanlage angebracht ist. Die Urteilsgründe müssen dann aber einen ausreichenden Anhaltspunkt für eine zuverlässige Zeitermittlung liefern. Bei der Verwertung von Zeugenaussagen, denen eine Zeitschätzung zugrunde liegt, sind die nach den allgemeinen Erfahrungen in Betracht kommenden Fehlerquellen zu berücksichtigen (BayObLG, Beschluss vom 04.08.2020 a.a.O.).

13
Freie Schätzungen aufgrund gefühlsmäßiger Erfassung sind grundsätzlich ungeeignet, um einen qualifizierten Rotlichtverstoß zu belegen. Ohne weitere tatsächliche Feststellungen kann eine Zeitschätzung – jedenfalls in einem Bereich von zwei Sekunden – nicht einmal dann eine hinreichende Grundlage sein, zuverlässig unterscheiden zu können, ob nur ein einfacher oder ein qualifizierter Rotlichtverstoß vorliegt, wenn die Schätzung auf einem Mitzählen durch einen Polizeibeamten nach Beginn der Rotphase beruht. Aufgrund des Fehlerrisikos von Zeitschätzungen bedarf es in einem solchen Fall der Darlegung tatsächlicher Anhaltspunkte, die eine Überprüfung der Schätzung auf ihre Zuverlässigkeit zulassen (BayObLG, Beschluss vom 19.06.2002 – 1 ObOWi 79/02).

14
cc) Für den vorliegenden Fall, in dem das Überfahren der Haltlinie durch den sich im Omnibus befindlichen Zeugen nicht direkt beobachtet wurde und die Zeit aus der geschätzten Beschleunigung des Busses seit dem letzten verkehrsbedingten Halt und seiner geschätzten Entfernung vor der Haltlinie im Moment des Umschaltens der Lichtzeichenanlage auf Rotlicht berechnet wurde, muss dieser Grundsatz erst recht gelten.

15
Allein schon die Beschleunigung eines Fahrzeugs, die sich aus seiner Geschwindigkeitsveränderung in einem bestimmten Zeitintervall ergibt, ist wesentlich komplexer zu erfassen als ein bloßes Zeitintervall. Zudem unterliegt auch die Feststellung eines bestimmten, nicht durch Markierungen auf der Fahrbahn gekennzeichneten Standorts des Fahrzeugs im Moment des Umschaltens der Lichtzeichenanlage auf Rotlicht den Unsicherheiten menschlicher Wahrnehmungsfähigkeit. Im vorliegenden Fall kommt noch hinzu, dass der Zeuge den Verstoß zufällig beobachtet und keine bestimmte Messmethode angewandt hatte. Auch wenn es sich bei ihm um einen Diplom-Ingenieur handelt und er – durch Rotlichtverstöße bei vorangegangenen Fahrten sensibilisiert – bemüht war, sich das Tatgeschehen möglichst präzise einzuprägen und sofort zu dokumentieren, unterliegen seine Bekundungen der Ungenauigkeit menschlicher Wahrnehmung und sind daher mit Unsicherheiten belastet.

16

b) Diesen Unsicherheiten ist der Tatrichter nur unzureichend dadurch nachgekommen, dass er bei seiner Berechnung die vom Zeugen auf 32 m geschätzte Entfernung zwischen Haltlinie und letztem verkehrsbedingten Halt des Omnibusses mit 40 m und damit zugunsten des Betroffenen angesetzt hat.

17
aa) Zum einen ist es nicht nachvollziehbar, warum das Amtsgericht ohne nähere Begründung eine vom Zeugen rein gefühlsmäßig als mit „nicht auffällig stark“ geschilderte Beschleunigung in einen mathematischen Beschleunigungswert von 1,5 m/s² übersetzt hat. Zum einen ist der Begriff nichtssagend, weil jeder je nach persönlichem Empfinden unter einer nicht auffallend starken Beschleunigung etwas anderes verstehen wird. Zum anderen erscheint die gefühlsmäßige Erfassung eines Beschleunigungswertes (also einer Geschwindigkeitsveränderung in einem bestimmten Zeitintervall), mehr noch als die gefühlsmäßige Erfassung eines reinen Zeitintervalls (hierzu: BayObLG, Beschluss vom 19.06.2002 – 1 ObOWi 79/02) ungeeignet für eine darauf gestützte Berechnung. Hinzu kommt, dass der Tatrichter seiner Berechnung Vereinfachungen (gleichmäßige Beschleunigung des Omnibusses während des gesamten Beobachtungsvorgangs) zugrunde gelegt hat, die in der Realität wahrscheinlich so nicht bestanden haben.

18
bb) Zum anderen stützt das Gericht seine Schlussfolgerung wesentlich auf die Angabe des Zeugen, wonach die Lichtzeichenanlage bereits Rotlicht gezeigt habe, als die Front des Omnibusses ein 10 m vor der Haltlinie neben der Straße aufgestelltes Halteverbotsschild bzw. einen dahinter gepflanzten Alleebaum passiert habe. Dabei lässt der Tatrichter außer Acht, dass sich der Zeuge im Moment seiner Beobachtung gerade nicht im Frontbereich des Omnibusses, sondern in dessen Mitte bei der Tür auf der rechten Seite befunden hat. Die Wahrnehmung, wann die Front des Omnibusses am Halteverbotsschild vorbeigefahren ist, war somit nicht nur aufgrund einer fehlenden Fahrbahnmarkierung, sondern schon aufgrund des ungünstigen Standorts des Zeugen mit Unsicherheiten belastet.

19
Unter Berücksichtigung all dieser Unsicherheitsfaktoren stellt sich die Tatsachengrundlage, auf der die Schlussfolgerung des Tatrichters beruht, es habe ein qualifizierter Rotlichtverstoß vorgelegen, als so fragil dar, dass es sich bei dem Schluss auf einen qualifizierten Rotlichtverstoß nur noch um einen (wenn auch schwerwiegender) Verdacht handelt.

20
c) Selbst dann, wenn man die vom Tatrichter seiner Entscheidung zugrunde gelegten Tatsachengrundlagen (wenigstens 40 m Abstand zwischen Haltelinie und letztem verkehrsbedingten Halt des Omnibusses; 1,5 m/s² Beschleunigung; Aufleuchten des Rotlichts bereits vor Passieren des Halteverbotsschilds 10 m vor der Haltlinie) akzeptieren würde, würde der Schluss auf einen qualifizierten Rotlichtverstoß entweder gegen Denkgesetze verstoßen oder auf einer lückenhaften Beweiswürdigung beruhen.

21
Nach den Urteilsfeststellungen war der vom Betroffenen gesteuerte Omnibus in der letzten Sekunde vor Überqueren der Haltlinie mit einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 10,24 m/s unterwegs. Nach den Urteilsfeststellungen hatte die Front des vom Betroffenen gesteuerten Busses ein 10 m von der Haltlinie entfernte Halteverbotsschild noch nicht passiert, als die Lichtzeichenanlage auf Rotlicht schaltete. Der Tatrichter schloss hieraus, dass sich der Betroffene in diesem Moment „mehr als 10 m, mithin 11 m“ vor der Haltlinie befunden hatte. Dies stellt einen Verstoß gegen Denkgesetze dar, denn auch 10,2 m wären mehr als 10 m. In diesem Falle hätte der Bus, der in der letzten Sekunde vor Überqueren der Haltlinie mit durchschnittlich 10,24 m/s unterwegs war, diese noch kurz vor Ablauf einer Sekunde nach Umschalten auf Rotlicht überquert. Eine rational nachvollziehbare Begründung, warum sich der Bus des Betroffenen bei Umschalten der Lichtzeichenanlage auf Rotlicht gleichwohl mindestens 11 m von der Haltlinie entfernt befunden haben sollte, beinhalten die Urteilsgründe nicht.

22
d) Ein qualifizierter Rotlichtverstoß lässt sich auch sonst nicht aus den übrigen Angaben des Zeugen herleiten. Dieser hat den exakten Zeitpunkt des Überquerens der Haltelinie nicht wahrgenommen. Zwar hatte er im Moment des Umschaltens der Lichtzeichenanlage auf Rotlicht innerlich „21, 22, …“ zu zählen begonnen, jedoch befand sich die Front des Omnibusses bereits im Kreuzungsbereich, also jenseits der Haltelinie, als er „22“ zu Ende gezählt hatte. Dies deutet – abgesehen davon, dass die Rechtsprechung eine

so vorgenommene Zeitschätzung durch einen Zufallszeugen ohnehin nicht als rational nachvollziehbares Indiz für die Annahme eines qualifizierten Rotlichtverstoßes akzeptiert (vgl. BayObLG, Beschluss vom 17.08.1995 – 1 ObOWi 272/95) – darauf hin, dass sich der Omnibus etwa zwei Sekunden nach Umschalten der Lichtzeichenanlage auf Rotlicht schon deutlich jenseits der Haltlinie befunden hatte. Ein Rückschluss darauf, wo er sich eine Sekunde nach Umschalten der Lichtzeichenanlage auf Rotlicht befunden hatte, lässt sich hieraus nicht ziehen.

III.

23
Im Hinblick auf den aufgezeigten Rechtsfehler kann die Verurteilung des Betroffenen wegen eines qualifizierten Rotlichtverstoßes keinen Bestand haben.

24
Der Senat erwartet nicht, dass in einer neuerlichen Hauptverhandlung weitere Tatsachenfeststellungen getroffen werden können, die eine Verurteilung des Betroffenen wegen eines qualifizierten Rotlichtverstoßes erlauben würden. Da jedoch das Vorliegen eines fahrlässig begangenen einfachen Rotlichtverstoßes vom Tatrichter rechtsfehlerfrei begründet wurde, sieht der Senat von einer Zurückverweisung der Sache an das Amtsgericht ab und entscheidet nach § 79 Abs. 6 OWiG in der Sache selbst.

25
Ausgehend von der Regelgeldbuße in Höhe von 90 Euro (§ 37 Abs. 2 StVO, Lfd. Nr. 132 BKat) und angesichts des Vorliegens einer nur etwa 7 Monate vor der Tat durch den Betroffenen begangenen Geschwindigkeitsüberschreitung, welche etwa 5 Monate vor der Tat rechtskräftig wurde, erhöht der Senat die Regelsanktion maßvoll und verhängt gegen den Betroffenen eine Geldbuße in Höhe von 135 Euro.

IV.

26
Die Kosten- und Auslagenentscheidung beruht auf § 473 Abs. 1 und 4 StPO i.V.m. § 46 Abs. 1 OWiG. Die Rechtsbeschwerde des Betroffenen erzielte einen nicht unbeträchtlichen Teilerfolg.

V.

27
Der Senat entscheidet durch Beschluss gem. § 79 Abs. 5 Satz 1 OWiG.

28
Gem. § 80a Abs. 1 OWiG entscheidet der Einzelrichter.