



Karneval 2020 – Darauf müssen Autofahrer achten

Im Februar 1959 ging im Raum Düsseldorf der erste Blitzer Deutschlands an den Start. Das Ziel war klar: Mit der Premiere der Geschwindigkeitsmessanlage sollten Autofahrer sanktioniert werden, die schneller fahren, als die Polizei erlaubt. Dabei standen nicht die Einnahmen von Bußgeldern mit Mittelpunkt des Interesses, sondern die Unfallprävention auf deutschen Straßen. Trotzdem sind auch Bußgeldvorwürfe nicht gefeit vor Fehlern. Warum es sich nach wie vor lohnen kann, Einspruch einzulegen, weiß die Berliner CODUKA GmbH. Über ihren Online-Service www.geblitzt.de können sich Betroffene seit 2013 kostenfrei helfen lassen.

Erst 1957 wurde in Deutschland ein innerörtliches Tempolimit von 50 km/h eingeführt. Blitzer gab es damals nicht. Stattdessen mussten die Beamten die Geschwindigkeit mit der Stoppuhr oder durch Nachfahren mittels Blick auf den eigenen Tacho messen. Das erste offizielle Radarmessgerät wurde am 15. Februar 1959 in Nordrhein-Westfalen in Betrieb genommen. Die damaligen Hightech-Wunder von der Firma Telefunken verbaute man in Polizeifahrzeugen, sodass mobil geblitzt werden konnte. Fehlerfrei waren die Geräte allerdings nicht – konnten die Funksignale der Radarfallen doch durch Gegenstände und andere Verkehrsteilnehmer gestört werden.

Ganz gleich, ob mobil oder stationär, Radar-, Lichtschranken- oder Lasermessung: Blitzer sind im Laufe der Jahre technisch komplexer geworden. Das kann zu exakteren Messergebnissen als in den Anfangszeiten führen, aber auch deren Anfälligkeit erhöhen. Wann sich eine Anfechtung der Vorwürfe bei Geschwindigkeitsmessungen lohnen kann, weiß Jan Ginhold, Geschäftsführer der CODUKA GmbH: „Im Prinzip gibt es zum Teil auch heute noch ähnliche Fehlerquellen wie bei den ersten Blitzern. Unregelmäßige Wartung und fehlerhafte Eichung der Geräte sind dafür ein Beispiel. Auch das gleichzeitige Blitzen mehrerer Fahrzeuge, ungünstige Wetter- und Witterungsbedingungen, der nicht korrekt eingehaltene Abstand von Blitzer und Tempolimit-Schild sowie nicht eingehaltene Fristen führen nicht selten zur Einstellung eines Bußgeldverfahrens. Zudem muss der Fahrer auf dem Blitzerfoto eindeutig identifizierbar sein.“

Darüber hinaus können Messgeräte auch spezifische Probleme aufweisen. „In jüngerer Vergangenheit hat das fehlende Speichern von Rohmessdaten mancher Blitzer für Furore gesorgt. So hat der Verfassungsgerichtshof des Saarlandes geurteilt, dass Messungen mit dem Traffistar 350 aus genau diesem Grund nicht mehr verwertbar sind. Bei weiteren Geräten sowie in anderen Bundesländern steht eine Prüfung noch aus“, so Ginhold weiter.

Für die Überprüfung arbeitet die CODUKA eng mit zwei großen Anwaltskanzleien zusammen, deren Anwälte für Verkehrsrecht bundesweit vertreten sind. Die Zahlen können sich sehen lassen. Täglich erreicht das Geblitzt.de-Team eine Flut von Anfragen. 12 % der betreuten Fälle werden eingestellt,

bei weiteren 35 % besteht die Möglichkeit einer Strafreduzierung. Und wie finanziert sich das kostenfreie Geschäftsmodell? Durch die Erlöse aus Lizenzen einer selbst entwickelten Software, mit der die Anwälte ihre Fälle deutlich effizienter bearbeiten können. Somit leistet die CODUKA GmbH aufgrund des Einsatzes von Legal-Tech-Lösungen Pionierarbeit auf dem Gebiet der Prozessfinanzierung.



Weiterführendes Pressematerial finden Sie unter www.geblitzt.de/presse



Pressekontakt

CODUKA GmbH
Dr. Sven Tischer
Telefon: 030 / 99 40 43 630
E-Mail: presse@coduka.de

Seite **3** von **3**

Pressekontakt

CODUKA GmbH
Leiter Marketing und PR
Dr. Sven Tischer

Edisonstraße 63
12459 Berlin
Telefon: 030 / 99 40 43 630

E-Mail: presse@coduka.de

CODUKA

Herausgeber

CODUKA GmbH
Edisonstraße 63
12459 Berlin