

Zusätzlich ist in der rechten oberen Bildecke noch das Symbol für eine erfolgreiche Signaturprüfung dargestellt.

4. Prüfmöglichkeiten über das standardisierte Messverfahren hinaus

Die vorstehend genannten Prüfmöglichkeiten im standardisierten Messverfahren gehen **immer**, im Rahmen der Verkehrsfehlertoleranz, korrekte Werte zustande kommen, die auch **immer** dem richtigen Fahrzeug zugeordnet werden. 849

Interna des Gerätes werden vom Gerätehersteller unter Verschluss gehalten, sodass eine Prüfung der Messsicherheit und der Messwertzuordnung unabhängig von der Gerätezulassung der PTB, oder als Ergänzung zu dieser kaum möglich sind. Hier ist analog zum Aufsatz „Aus der Praxis Prozessuale Anforderungen an den Nachweis von Verkehrsverstößen“ von RiBGH Jürgen Cierniak (zfs 2012, 670) zu fordern, dass die Grundlagen dieser Bauartzulassung offen gelegt werden. 850

Dies gilt ausdrücklich auch für das Signatursystem (siehe hierzu den allgemeinen Artikel). Auch bei diesem sind die Grundlagen der Funktion unklar und es ergeben sich Zweifel daran, dass dieses unter allen Umständen geeignet ist Integrität und Authentizität der Messdateien zu gewährleisten. 851

Da dieses Messgerät noch nicht sehr lange zugelassen ist liegen noch keine umfangreichen Erfahrungen hierzu vor. Insofern bleibt abzuwarten, ob sich ähnliche Probleme wie bei Vitronic ergeben.

E. Lichtschrankenmessverfahren

I. Lichtschranke „µP 80“

Das Wichtigste in Kürze:

1. Das Messsystem besteht aus einem Lichtwerfer und einem Lichtempfänger, durch welche drei Lichtstrahlen im Abstand von insgesamt 50 cm im rechten Winkel zur Fahrtrichtung der gemessenen Fahrzeuge über die Fahrbahn gesandt werden.
 2. Das Messprinzip beruht auf zwei Weg-Zeit-Messungen über die Messbasis von 50 cm einmal bei der Einfahrt und einmal bei der Ausfahrt des Fahrzeuges in den Messlinienbereich.
 3. Zu Beginn und am Ende des Messbetriebes müssen jeweils zwei Tests durchgeführt werden, der erste Test ist dabei fotografisch zu dokumentieren.
 4. Zur Herstellung der Fahrbahnparallelität ist die Fahrbahnneigung mittels Neigungswasserwaage auf das Messgerät zu übertragen.
- 852

5. Der Messbereich muss i.H.v. Lichtwerfer und Lichtempfänger so im Beweisbild dokumentiert sein, dass alle Fahrzeuge, welche an der Messwertbildung in irgendeiner Form beteiligt sein könnten, zu sehen sein müssen.

Wichtige Entscheidungen:

OLG Karlsruhe, Beschl. v. 27.02.2001 – 2 Ss 87/00

- 853** Lichtschranken zur Geschwindigkeitsermittlung im Straßenverkehr sind eine seit langer Zeit praktizierte Messtechnik. Das Auftreten von Messfehlern machte dabei eine ständige Weiterentwicklung der Messtechnik, von der 2-fach-Lichtschranke über die 3-fach-Lichtschranke „3131 JK“ zur 3-fach-Lichtschranke des Typs „µP 80“, erforderlich. In den Jahren 1990 und 1991 festgestellte Messfehler machten schließlich die Aufrüstung von der bis dahin verwendeten Zweifachmessroutine zur **Vierfachmessroutine** des Typs „µP 80 V III/4“ notwendig.

Hinweis

Das eigentliche **Messsystem** besteht aus Lichtwerfer und Lichtempfänger mit integriertem Rechner. Die vom Rechner ermittelte Geschwindigkeit wird über ein Datenkabel zum Anzeigen-Bedienteil übertragen, von dem aus alle wesentlichen Funktionen ausgelöst werden.

- 854** Vom Lichtwerfer werden drei Lichtstrahlen (unsichtbares Infrarotlicht) im rechten Winkel zum Fahrbahnverlauf und parallel zueinander über die Fahrbahn gesandt. Auf der gegenüberliegenden Straßenseite wird das Licht von den drei infrarotempfindlichen Fotoelementen des Lichtempfängers aufgefangen. Bei Auftreffen des Infrarotlichtes wird ein Stromfluss durch die Fotoelemente ermöglicht. Werden die Lichtstrahlen unterbrochen, wird der Stromfluss durch das Fotoelement abrupt kleiner und man erhält einen deutlich auswertbaren Stromimpuls.

1. Messprinzip

- 855** Das **Messprinzip** beruht auf der **Weg-Zeit-Messung**. Hierzu benutzt man die durch die drei Lichtstrahlen festgelegten Wegstrecken. Die beiden äußeren Lichtstrahlen (I und II) haben dabei einen Abstand von 50 cm zueinander. Genau in der Mitte der beiden Strahlen befindet sich der Kontrollstrahl (III) in einem Abstand von je 25 cm zu den äußeren Lichtstrahlen.
- 856** Das Fahrzeug durchfährt nun die Lichtschranken. Dabei werden die Strahlen in der Reihenfolge I – III – II nacheinander unterbrochen, wodurch der Lichtempfänger im zeitlichen Abstand $t_1 - t_k - t_2$ drei Steuerimpulse liefert, die umso schneller aufeinander folgen, je schneller das Fahrzeug fährt.

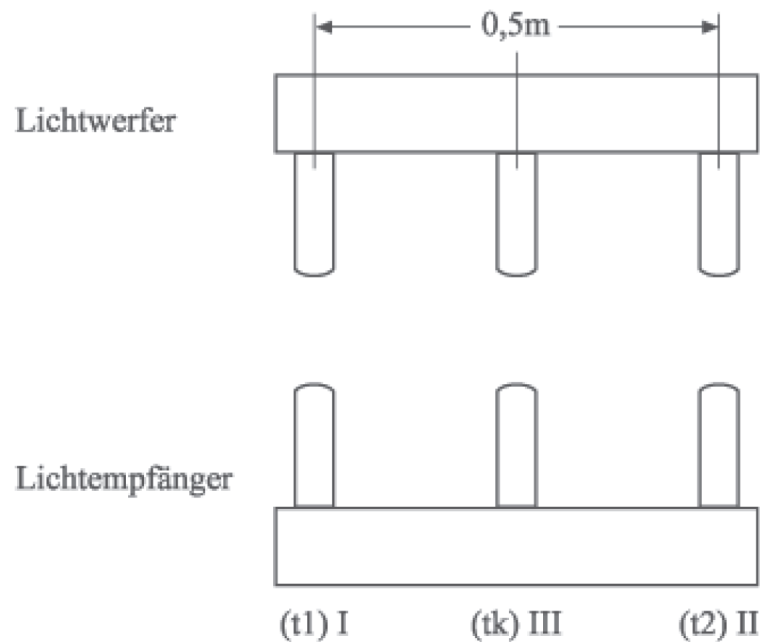


Abbildung 1 – Prinzipskizze μ P80: Gerätekomponenten

Diese drei Steuerimpulse werden von dem im Lichtschrankenempfängerunterteil eingebauten Rechner verarbeitet.

Beim **Durchfahren der Lichtschranke I** werden zwei Zeitmessungen gestartet, die Zeitmessung $t_1 - t_2$ sowie die Zeitmessung $t_1 - t_k$. Unterbricht das Fahrzeug nach 0,25 m die Lichtschranke III (t_k), wird das ermittelte Zeitergebnis als Zwischenergebnis im Rechner abgelegt, während der Zeitzähler selbst weiterläuft. Nach einer Wegstrecke von weiteren 0,25 m unterbricht das Fahrzeug die Lichtschranke II und stoppt die gesamte Zeitmessung.

857

Das **Zwischenergebnis der Zeitmessung $t_1 - t_k$** wird im Rechner verdoppelt und mit dem Ergebnis der Zeitmessung $t_1 - t_2$ verglichen. Dabei dürfen die beiden Messwerte nicht mehr als 3 % voneinander abweichen. Der jeweils längere Zeitwert wird als Berechnungsgrundlage zur Geschwindigkeitsermittlung herangezogen, womit die geringste ermittelte Geschwindigkeit angegeben wird.

858

Bei den bis Ende 1992 geeichten und im Einsatz befindlichen Messgeräten der angegebenen Bauart wurde in der zuvor beschriebenen Art die Geschwindigkeit ermittelt und im Messfoto angezeigt. Aber auch bei dieser „exakten Messwertbildung“ wurden in der Folgezeit Fehlmessungen registriert. Nachweislich überhöhte, im Beweisbild eingeblendete Geschwindigkeitswerte wurden dabei auf das sog. „Stufenprofil“ zurückgeführt.

859

Bei einem **Stufenprofil** wird davon ausgegangen, dass durch Auf- und Abschwüngen des Fahrzeuges infolge Fahrbahnunebenheit oder wegen nicht nivellierter Lichtschrankenteile unterschiedliche Fahrzeugteile die einzelnen Lichtschranken unterbrechen. In diesem Fall unterbrechen drei hintereinander liegende Fahrzeugteile, die sich etwa in gleichem Ab-

860

stand zueinander befinden (etwa Stoßstange, Kennzeichen, Scheinwerfer), die drei Lichtschranken in kürzeren Abständen als es der Fahrgeschwindigkeit entspricht, verkürzen dadurch die Messzeit und „produzieren“ damit eine erhöhte Geschwindigkeit, was jedoch in durchgeführten Messversuchen bislang nicht definitiv nachgewiesen werden konnte.

- 861** Als Folge dieser „Fehlmessungen“ wurde die zuvor beschriebene Messart von der PTB untersagt und die Geräteausführung in 1992 als nicht mehr eichfähig erklärt. In einer Übergangsphase durften die Messgeräte unter eingeschränkten Bedingungen bis zum Ablauf ihrer Eichgültigkeit weiter betrieben werden. Um eine Beeinträchtigung des Messergebnisses durch Stufenprofile im Stoßstangenbereich zu vermeiden, war dabei die Messhöhe nur im Bereich zwischen 55 cm und 65 cm zugelassen und zusätzlich die Dokumentation von Messhöhe und Messlinie durch die Verwendung von „Lübecker Hüten“ in den Testfotos vorgeschrieben.
- 862** Der Hersteller hat daraufhin, in Absprache mit der PTB, bei der Messanlage die **Zweifachmessroutine** durch die **Vierfachmessroutine** ersetzt.
- 863** Hierbei wird die bisher angewendete Messmethode als Einfahrtsmessung beibehalten und durch die im Folgenden beschriebene Ausfahrtsmessung ergänzt.

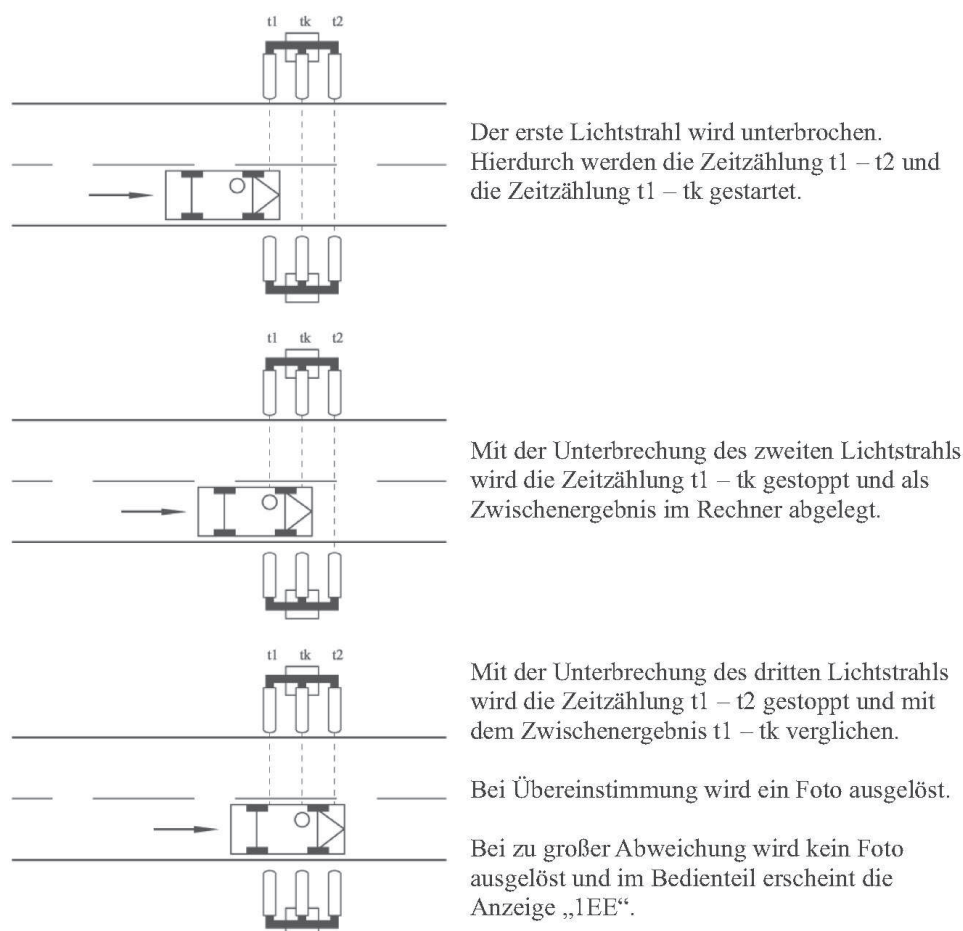
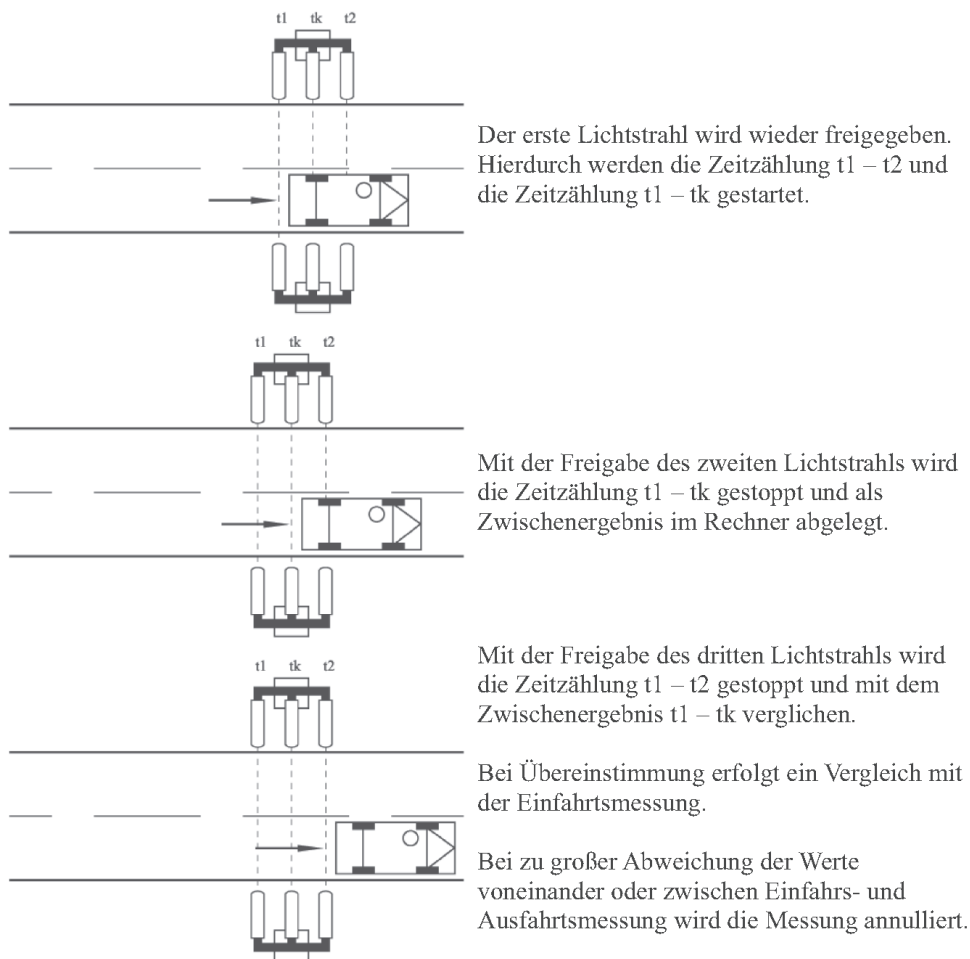


Abbildung 2 – Prinzipskizze μ P80: Einfahrtsmessung

Abbildung 3 – Prinzipskizze μ P80: Ausfahrmessung

Nach der **Einfahrtmessung** bleiben die drei Lichtstrahlen unterbrochen, bis das Fahrzeug die Lichtschranke ganz durchfahren hat. Dann werden die Lichtstrahlen in der gleichen Reihenfolge wieder frei, in der sie zu Messbeginn unterbrochen wurden. Durch das Ansteigen des Stromflusses in den Fotoelementen erhält man erneut einen deutlich messbaren Stromfluss, der die gleichen Zeitmessabläufe in Gang setzt wie bei der Einfahrtmessung. Auch bei der Ausfahrmessung müssen die eigentliche Messung und die Kontrollmessung im Toleranzbereich von 3 % übereinstimmen, wobei wiederum der kleinere Wert als Geschwindigkeitswert vom Rechner akzeptiert wird.

864

Im Rechner werden die beiden ermittelten Geschwindigkeitswerte der Einfahrts- und Ausfahrmessung miteinander verglichen, wobei neben den bereits durchgeführten Toleranzüberprüfungen ein abschließender Toleranzvergleich zwischen den beiden ermittelten Geschwindigkeitswerten durchgeführt wird. Erst wenn beide Messergebnisse von Ein- und Ausfahrmessung bei Messwerten

865

bis 100 km/h

innerhalb einer Toleranz von 6 km/h,

über 100 km/h

innerhalb einer Toleranz von 6 %

liegen, wird aus allen bis dahin getätigten Messwertvergleichen die niedrigste Geschwindigkeit ermittelt.

Hinweis

Wird eine **außer Toleranz liegende Messung** schon bei der Einfahrtsmessung festgestellt, so wird kein Beweisfoto gefertigt. In der Anzeige des Bedienteils erscheint lediglich anstatt des Geschwindigkeitswertes die Anzeige „1 EE“.

2. Fotoauslösung

- 866** Das **Messfoto** wird **während der Messung** in der Art gefertigt, dass bei Beendigung der Einfahrtsmessung und Überschreitung des eingestellten Grenzwertes der Fotoauslöseimpuls ausgegeben wird. Dieser Fotoauslöseimpuls löst (je nach verwendetem Kameratyp) nach 0,065 s oder nach 0,07 s die Kamera I (Hauptkamera) und nach weiteren 0,005 s die Kamera II (Zusatzkamera) aus. Durch die zeitverzögerte Fotoauslösung hat jedes gemessene Fahrzeug eine für die gefahrene Geschwindigkeit typische Stellung im Messfoto. Eine Dateneinblendung erfolgt zu diesem Zeitpunkt jedoch noch nicht, da der Messwert ja noch nicht gebildet ist. Die **Geschwindigkeitseinblendung** erfolgt erst später und zwar dann, wenn die das Foto auslösende Einfahrtsmessung durch die anschließende Ausfahrtsmessung bestätigt wird.
- 867** Wird die bei der Einfahrtsmessung ermittelte Geschwindigkeit durch die Ausfahrtsmessung nicht innerhalb der **Toleranz von 6 km/h oder 6 %** bestätigt, erfolgt in das schon gefertigte Foto die Dateneinblendung „0 EE“, womit im Beweisfilm eine annullierte Messung dokumentiert ist.

Hinweis

Mit dieser Messvariante sind mögliche Messwertbeeinflussungen weitestgehend ausgeschlossen.

3. Fehlermöglichkeiten

a) Zwei Fahrzeuge seitlich versetzt

- 868** Anwender und Sachverständige gehen davon aus, dass die zuvor geschilderte Messvariante nunmehr als „sicher“ einzustufen ist. Fehlermöglichkeiten werden verneint, da man davon ausgeht, dass Einfahrtsmessung und Ausfahrtsmessung innerhalb der Toleranzen übereinstimmen – dann liegt ein gültiger Messwert vor – oder nicht übereinstimmen – dann wird die Messung annulliert.

Dem muss aber widersprochen werden. Vielmehr ist die folgende Aussage korrekt:

*„Wird der in der Einfahrtsmessung ermittelte Messwert in einer unabhängig davon durchgeführten Messsequenz bei der Ausfahrtsmessung **am selben** Fahrzeug überprüft und stimmen die beiden Messwerte innerhalb der Toleranz überein, so liegt ein gültiger Messwert vor.“*

Diese Aussage basiert auf dem Denkansatz, dass für eine Fehlmessung dann zunächst die Einfahrtsmessung um einen Betrag „X“ falsch sein muss. Daneben muss auch die Ausfahrtsmessung falsch sein und der Fehler muss sich zudem in der Größenordnung der Toleranzen bewegen. Das Zusammentreffen dieser drei Parameter ist hinreichend unwahrscheinlich.

Eine vollkommen andere Situation ist jedoch dann gegeben, wenn **zwei Fahrzeuge** in der Art an der Messwertbildung beteiligt sind, dass sie sich seitlich verdecken.

869

Beispiele

Verkehr auf mehreren Fahrstreifen, Überholverkehr

Das erste Fahrzeug durchquert die Lichtstrahlen und unterbricht sie bei der Einfahrtsmessung, kann sie zur Ausfahrtsmessung jedoch nicht freigeben, da das zweite Fahrzeug vor Verlassen des Messbereiches durch das vorausfahrende Fahrzeug bereits in den Messbereich eingefahren ist. Das zweite Fahrzeug initiiert die Ausfahrtsmessung beim Verlassen der Messlinie.



Abbildung 4 – Verkehr auf mehreren Fahrstreifen, Überholverkehr, gültiger Messwert

870 Auch hier wird oftmals die **unrichtige und unzulässige** Auffassung vertreten, dass kein falscher Messwert entstehen könne. Entweder fahren nach dieser Auffassung beide Fahrzeuge innerhalb der Verwertungstoleranzen gleich schnell und der niedrigste aller Einzelmesswerte kommt zur Anzeige oder die Geschwindigkeiten weichen voneinander ab und die Messung wird annulliert.

871 Hierzu eine **Vorbetrachtung**:

Die Anzahl der „0 EE“-Messungen in einem Beweisfilm gibt Aufschluss über die „Messsicherheit“ einer Messstelle. Bei zahlreichen Auswertungen von Messfilmen konnte festgestellt werden, dass die „0 EE“-Rate bei **ebener Fahrbahn** und konstant gefahrenen Geschwindigkeiten durch die überwachten Fahrzeuge verschwindend gering ist.

Dagegen sind bei **unebenen Fahrbahnabschnitten**, insb. i.V.m. einer ungünstigen Messhöhe von weniger als 55 cm, erhöhte Messannullierungsrate festzustellen, die in Einzelfällen weit mehr als 10 % der gemessenen Fahrzeuge betragen.

Informationen aus Anwenderkreisen belegen durchaus, dass es sich hierbei nur in den wenigsten Fällen um Messannullierungen infolge von Bremsungen handelt.

Hinweis

Vielmehr liegt die Vermutung nahe, dass es sich hier zum größten Teil um tatsächliche Fehlmessungen in der Größenordnung von mehr als 9 % der bei der Ein- oder Ausfahrtmessung ermittelten Geschwindigkeit handelt. Die „serienmäßige“ Überprüfung und Feststellung solcher Fehlmessungen ist nur durch zwei vollkommen voneinander getrennte Messungen am selben Fahrzeug gewährleistet.

Eine **hohe Annullationsrate** weist dabei auf eine grundsätzliche Neigung der Messstelle zu Fehlmessungen hin.

872 Zunächst ist festzustellen, dass durch diese Art der Dokumentation der Annullierungen die korrekte Funktion des Messgeräts belegt wird und durch die **beiden Messungen am selben Objekt** die korrekte Messung des Fahrzeuges.

Hinweis

Dies gilt allerdings nur dann, wenn zweifelsfrei feststeht, dass auch tatsächlich beide Messungen vom selben Fahrzeug stammen.

Dies ist nicht immer der Fall, insb. bei mehrspurigem Fahrverkehr. Die Variante mit zwei Fahrzeugen, die sich im Gegenverkehr im Bereich der Messlinie begegnen, ist dabei nicht von Interesse, da in einem solchen Fall die unterschiedliche Fahrtrichtung der Messung bei Ein- und Ausfahrtmessung zur Annullierung der Messung führt.

873 Bei **zwei parallel fahrenden Fahrzeugen**, die sich im Bereich der Messlinie teilweise verdecken, kann es allerdings vorkommen, dass das vorausfahrende Fahrzeug die Ein-

fahrtmessung verursacht und das zweite, parallel fahrende Fahrzeug die Ausfahrtsmessung, da zwischen beiden Messungen die Lichtstrahlen nicht freigegeben werden.

In diesen Fällen sind wiederum mehrere Möglichkeiten der Messwertbildung gegeben. Fahren beide Fahrzeuge mit einer Differenzgeschwindigkeit von nicht mehr als 6 km/h (6 % bei Werten über 100 km/h) und die Einzelmessungen (Einfahrts- und Ausfahrtsmessung) sind jeweils innerhalb der Toleranz von 3 km/h (3 % bei Werten über 100 km/h) korrekt, so akzeptiert das Messgerät den Geschwindigkeitswert und blendet den niedrigsten aller festgestellten Messwerte im Beweisfoto ein. In diesem Fall steht nicht fest, dass der Messwert vom vorne fahrenden Fahrzeug stammt, aber beide Fahrzeuge sind in diesem Fall mindestens mit der angezeigten Geschwindigkeit gefahren.

Fahren beide Fahrzeuge mit einer Differenzgeschwindigkeit von mehr als 6 km/h (6 % bei Werten über 100 km/h), so sollte üblicherweise eine Messwertannullierung erfolgen.



Abbildung 5 – Verkehr auf mehreren Fahrstreifen, Überholverkehr, ungültiger Messwert

Was aber, wenn eine der beiden Messungen korrekt war und die andere Messung bei dem zweiten Fahrzeug eine **Fehlmessung als Stufenprofilmessung** darstellt?

874

Wären **beide Messungen an demselben Fahrzeug** erfolgt, würde sich eine Messannullierung einstellen, da zwei Stufenprofilmessungen an einem Fahrzeug, die in der gleichen Größenordnung liegen, hinreichend unwahrscheinlich sind.

Für den Fall, dass zwei Fahrzeuge an der Messwertbildung beteiligt sind, ist der Fall, dass am vorderen Fahrzeug bei der Einfahrtmessung eine Stufenprofilmessung mit einem zu hohen Messwert erfolgt, welcher in der Ausfahrtmessung durch das zweite Fahrzeug innerhalb der Toleranzen bestätigt wird, da dieses Fahrzeug mit einer Geschwindigkeit von 6 km/h (6 % bei Werten über 100 km/h) des falschen Messwertes des vorne fahrenden Fahrzeuges bewegt wird, nicht auszuschließen.

Im Betreffsfall wird diese Fehlmessung immer wahrscheinlicher, je höher die Annullationsrate an der Messstelle ist, da eine hohe Annullationsrate die Neigung der Messstelle zu Fehlmessungen dokumentiert.

b) Parallel fahrende Fahrzeuge

- 875** Besondere Messkonstellationen sind auch dann möglich, wenn eine **niedrige Messhöhe i.V.m. einer hohen Bodenfreiheit bei Lkw** eine Beteiligung eines vom Lkw verdeckten Fahrzeuges an der Messwertbildung in ähnlicher Form zulässt.



Abbildung 6 – Verkehr auf mehreren Fahrstreifen, Überholverkehr, Messwertzuordnung

- 876** Im folgenden Bild wurde durch Überlagerung die Messlinie in das Messfoto übertragen. Es ist in der fotogrammetrischen Auswertung zu erkennen, dass nur der auf dem **linken Fahrstreifen fahrende Lkw** die Messlinie im Messfoto überfahren und damit eindeutig die Einfahrtmessung verursacht hat.



Abbildung 7 – Verkehr auf mehreren Fahrstreifen, Überholverkehr, mit Messlinie

In der folgenden Skizze ist die Fotosituation der Fahrzeuge in Bezug zur Messlinie **aus der Sicht von oben** dargestellt. 877

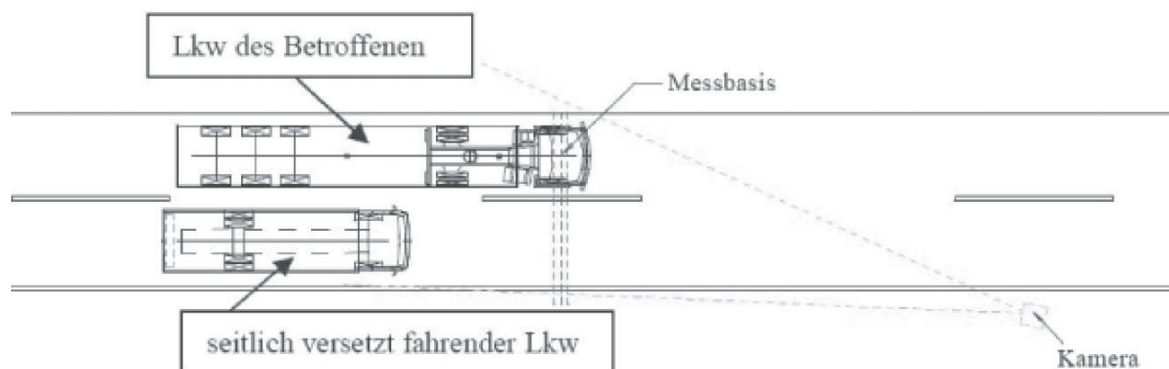


Abbildung 8 – Skizze zur obigen Messsituation

Foto und Skizze stellen die Situation **nach der Einfahrtmessung** und **vor der Ausfahrtmessung** dar und damit die Situation zu einem Zeitpunkt da die Messung noch nicht beendet ist. 878

Für die **Beendigung der Messung** sind nunmehr die folgenden Varianten denkbar: 879

Bei entsprechend **niedriger Aufstellhöhe der Messanlage**, entsprechend hoher Gestaltung des Fahrzeugunterbaus des Sattelauflegers i. V. m. einer weiter zurückliegenden Po-

sition des links fahrenden Lkw erfolgt die Ausfahrtsmessung am Heck der Zugmaschine, wie in der folgenden Skizze dargestellt.

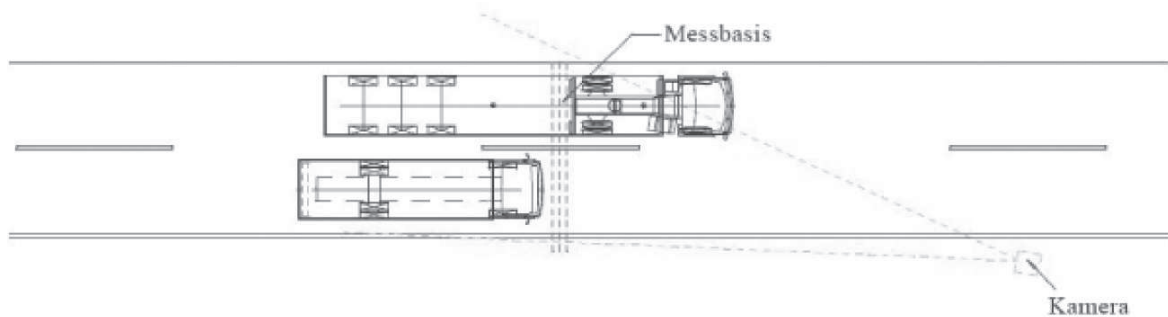


Abbildung 9 – Skizze zur obigen Messsituation

In diesem Fall erfolgt eine **korrekte Messwertbildung**, da Einfahrtsmessung und Ausfahrtsmessung vom selben Fahrzeug verursacht wurden.

Gleiches gilt für die im Folgenden skizzierte Möglichkeit, wenn nämlich der Sattelaufleger oder der parallel fahrende Lkw die Lichtschranke verdecken, bis die Messung vom Fahrzeugheck des Sattelauflegers verursacht wird.

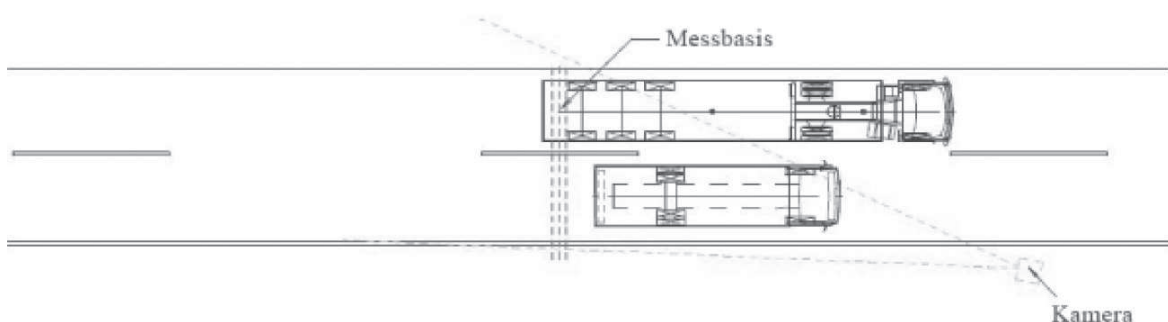


Abbildung 10 – Skizze zur obigen Messsituation

Auch hier werden Einfahrtsmessung und Ausfahrtsmessung vom selben Lkw verursacht.

In der letzten Variante bleiben die **Lichtschranken** schließlich **verdeckt** bis das Heck des Sattelauflegers die Messstelle verlassen hat und das Heck des parallel fahrenden Lkw anschließend die Ausfahrtsmessung verursacht.

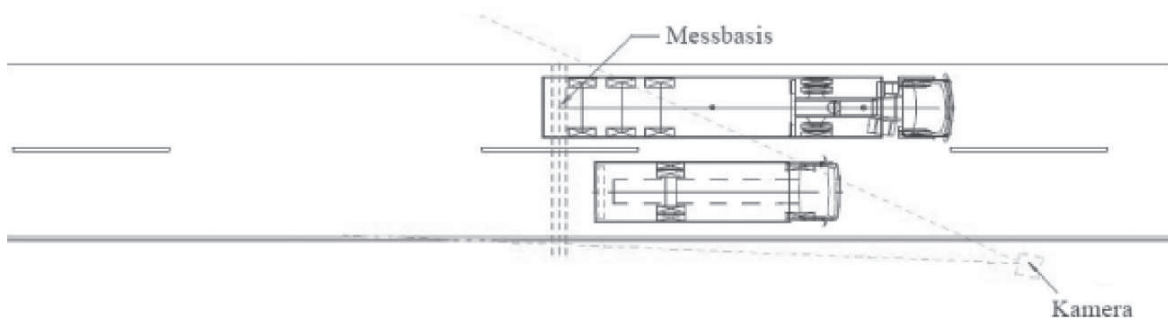


Abbildung 11 – Skizze zur obigen Messsituation