

**ROLAND
CZAIKOWSKI**
RECHTSANWALT

auch Fachanwalt für Verkehrsrecht
Kaiserstr.54/2 - 76437 Rastatt

Tel 07222/ 59 50 52-0

Fax 07222/ 59 50 52-2

ra@czaikowski.org
www.czaikowski.org

Löhle nimmt kritisch zum Messverfahren "Vitronic PoliScan Speed" Stellung

Kurznachricht zu "Neue offene Fragen bei Vitronic PoliScan Speed" von Dipl.-Phys. Dr. Ulrich Löhle, original erschienen in:

DAR 2013 Heft 10, 597 - 599.

Ebenso wie die Firma ESO die Rohdaten der Geschwindigkeitsmessung für das ES 3.0 Gutachtern zur Verfügung gestellt hat, hat nun auch für das Messsystem Virtronic PoliScan Speed die Firma Vitronic den Export von Zusatzdaten aus der Messdatei ermöglicht. Dies geschieht mit der Version des Tuff. Viewers (V.3.45.1). Während aber das Auslesen der Signalverläufe bei ESO die gemessenen Ergebnisse bestätigten, ergaben sich bei PoliScan-Messungen Auffälligkeiten. Der Autor

erläutert die Vorgehensweise der Auswerteprogramme.

Es würden die Softwareversionen 1.5.5 und 3.2.4 eingesetzt. Zwar wäre dies auch mit der Version 1.5.5 möglich, allerdings hätten die Zusatzdaten dann nur formalen, aber keinen messrelevanten Charakter. Die Version 3.2.4 sei wesentlich informativer. Es wird als Beispiel ein Ausdruck der Zusatzdaten einer PoliScan Messung wiedergegeben. Stichpunkte wie "Measuring Range" und "Vehicle Position" werden näher erläutert. In einer Vielzahl von Fällen seien Unterschiede von 1-2 km/h weniger als im Messfoto eingeblendet ermittelt worden, nie jedoch höhere als die gemessene Geschwindigkeit. Die Erklärung der Herstellerfirma Vitronic hierfür hält der Autor für nicht plausibel. Gleiche Ungereimtheiten gälten für die Softwareversion 1.5.5.

Inhaltsangabe

Löhle beschreibt in diesem Artikel, dass [Vitronic](#) seit Juni 2013 Rohdaten zur Verfügung stelle. Mit dem TUFF-Viewer V.3.45.1 können alle im [PoliScan Speed](#) der Version 3.2.4 enthaltenen Zusatzdaten ausgelesen und exportiert werden. Hierbei seien Auffälligkeiten zu erkennen.

V1.5.5

Man kann zwar auch bei Messgeräten dieser Version Zusatzdaten auslesen, die seien aber nicht messrelevant. Ein Beispiel von ausgelesenen Zusatzdaten ist abgedruckt. Eine rechnerische Kontrolle der gemessenen Geschwindigkeit sei bei dieser Version nicht möglich.

V3.2.4

Die Zusatzdaten enthielten deutlich mehr Informationen als bei V1.5.5. Die Zusatzdaten befinden sich demnach in drei Blöcken:

- **Detection Range**

Enthalte Positionsangaben zur Erfassung des gemessenen Fahrzeugs: Ort und Zeit der erstmaligen bzw. der letzten Erfassung des Fahrzeugs, mit Zeitstempel und Positionsangabe in x- (Abstand des Kfz zum Messgerät in Fahrtrichtung) und y-Richtung (Querabstand des Kfz). Für die y-Achse sind zwei Werte angegeben, so dass die modellierte Breite der Fahrzeugfront erkennbar sei. Damit würde die Strecke der Erfassung des gemessenen Fahrzeugs dokumentiert und offengelegt.

- **Measuring Range**

Der Block "measuringRange" weise ausschließlich den Wertebereich in Längsrichtung (x-Achse) aus, der zur Messwertbildung übergeben werde (= Lage und Ausdehnung der tatsächlichen Messstrecke). Außerdem werden die Einzelmesswerte angegeben, die in die Geschwindigkeitsermittlung eingingen.

- **Vehicle Position**

Zeige die Fotoposition des gemessenen Fahrzeugs auf. Durch Positionsvergleiche könne unterschieden werden, ob das gemessene Fahrzeug zwischen der ersten und der letzten Position befindlich gewesen sei oder eine Extrapolation zum Fotozeitpunkt stattgefunden habe.

Anhand eines Fallbeispiels wird die Berechnung der Geschwindigkeit aus Wegstrecke und Zeit dargestellt. Auf einem Messfoto sei nicht etwa der abgerundete Wert von 127 km/h aus der Berechnung (127,5 km/h) eingeblendet worden, sondern der aufgerundete Wert mit 128 km/h auf dem Messfoto eingeblendet. Bei der Auswertung sei aufgefallen, dass etwa die Hälfte der aus den Zusatzdaten ermittelten Geschwindigkeitswerte um 1 – 2 km/h unter denen liege, die auf den Messfotos eingeblendet worden seien. In der anderen Hälfte hätten sich aus den Zusatzdaten die auf den Messfotos eingeblendeten Geschwindigkeiten ergeben. **In keinem einzigen Fall seien die durch Zusatzdaten errechneten Geschwindigkeiten höher gewesen als die auf den Messfotos eingeblendeten Geschwindigkeiten.**

Die Nachfrage beim Hersteller ergab, dass die Abweichung auf unterschiedliche Abtaststellen am Fahrzeug zurückzuführen sei: bspw. bei der ersten Messung Abgriff am Kennzeichen, dann bei späterer Messposition Abgriff am relativ zum Kennzeichen um etwa 0,3 m zurückversetzten Scheinwerfer. Damit sei die Abweichung systematisch. Für eine Plausibilitätsprüfung des genaueren Messalgorithmus sei die geringe Abweichung aber vollkommen ausreichend. Diese Einlassung des Herstellers sei für den Autor nicht überzeugend. Es sei damit nicht erklärt, warum die rechnerischen Geschwindigkeiten aus den Zusatzdaten immer geringer oder gleich der auf den Messfotos eingeblendeten Geschwindigkeiten seien. Es sei nicht nachvollziehbar, weshalb nicht auch der Messalgorithmus auf unterschiedliche Abtaststellen am gemessenen Fahrzeug abstelle wie bei der rechnerischen Auswertung der Zusatzdaten.

Anmerkung:

Nach Prof. Buck (am 10. Mai 2014 bei der 9. Geislinger Praxistagung) kann die Messung durch Poliscan Speed damit nachvollzogen werden. In aller Regel ist es sogar so, dass das Foto „geschossen“ wird, während das Fahrzeug noch erfasst wird (nicht unbedingt gemessen).

Die Bewegung des Fahrzeugs (eventueller Spurwechsel) kann nachvollzogen werden. Dabei ist mit einer geringen Abweichung – noch im Toleranzbereich – regelmäßig zu rechnen. In größerer Entfernung wird in aller Regel das Fahrzeug am Kennzeichen erfasst und gemessen. Je näher das Fahrzeug dem Meßgerät kommt, desto seitlicher (Veränderung des Messwinkels) wird das Fahrzeug erfasst. Es kann also dann bei nahen Fahrzeugen so sein, dass das Fahrzeug am Ende am Kotflügel gemessen wird, der etwa 30 – 50 cm hinter dem Kennzeichen liegt. Hierdurch kann sich eine noch im Toleranzbereich liegende Abweichung der Geschwindigkeitsmessung ergeben.



