

# 60 statt 80 - Lotterie an der Schilderbrücke

2018, p. 272 (#7/8)

Bei modernen Verkehrsüberwachungsmethoden, insbesondere bei der Geschwindigkeitsmessung, werden Verstöße im Massenverfahren abgearbeitet. Der Zuverlässigkeit der eingesetzten Messsysteme kommt hierbei eine tragende Rolle zu, Fehler sollen durch das Zulassungsverfahren der Physikalisch-Technischen Bundesanstalt ausgeschlossen sein. Die Auswertung einer Falldokumentation an einer stationären Messstelle lässt aber erkennen, dass in Zweifelsfällen eine weitere Kontrollinstanz mit einzelfallbezogener Überprüfung durchaus notwendig sein kann. Die Anbindung an eine Wechselverkehrszeichenanlage arbeitete nicht wie vorgesehen. Es kam zum Vorwurf einer Geschwindigkeitsüberschreitung, obwohl der Verkehrsteilnehmer das angezeigte Tempolimit nicht überschritten hatte.

## 60 not 80 - lottery at the sign gantry

In modern traffic monitoring methods, in particular in the field of speed measurement, violations are processed in mass actions. The reliability of the measuring systems used plays a major role here, and errors should be ruled out by the approval process of the Physikalisch-Technische Bundesanstalt PTB (German National Metrology Institute). However, the evaluation of a case documentation at a stationary measuring point shows that, in cases of doubt, a further supervisory procedure with an examination relating to the individual case may indeed be necessary. The connection to a variable message sign system did not function as intended. This resulted in the accusation of a speed limit violation even though the road user had not exceeded the speed limit indicated.

□

## Inhaltsverzeichnis

- [1 Zitat](#)
- [2 Inhaltsangabe](#)
  - [2.1 Anmerkungen](#)
- [3 Beiträge im VuF](#)
- [4 Siehe auch](#)

## Zitat

[Wenderoth, M.](#); [Fürbeth, V.](#): 60 statt 80 - Lotterie an der Schilderbrücke. Verkehrsunfall und Fahrzeugtechnik 56 (2018), pp. 272 - 275 (#7/8)

## Inhaltsangabe

Thematisiert wird die Messung eines Traffipax TraffiStar S330 mit Anbindung an eine Wechselverkehrszeichenanlage (WVZ), konkret der Abstand zwischen Anzeigenquerschnitt (AQ) und Messquerschnitt (MQ) bzw. die betreffende, im System hinterlegte und protokollierte »Räumzeit«.

Fraglich erscheint, ob die dort verwendeten Bilder auch tatsächlich zusammenpassen: Bild 1 und Bild 7 zeigen das Messdatum (20.04.2017) wohingegen auf Bild 5 die Eichplakette 'geeicht bis 2015' zeigt. Diesbzgl. wurde soeben mit dem erstgenannten Autor per eMail Kontakt aufgenommen: bei Bild 5 handelt es sich demnach um ein älteres Foto, da man nicht ständig Zugang zur betreffenden Messanlage und damit kein aktuelleres Foto hatte.

Etwas gewöhnungsbedürftig ist auch, dass sich offenbar im eigentlichen Messquerschnitt selbst keine Anzeige befindet wie dies bspw. bei Schilderbrücken mit Geschwindigkeitsmessenrichtungen auf Autobahnen üblich erscheint. Hier beträgt der Abstand der Anzeigen AQ - MQ offenbar ca. 690 m und der Abstand der Messstelle zum AQ ca. 650 m.

Evtl. muss man sich auch Gedanken darüber machen, dass ein Verkehrsteilnehmer nach dem AQ langsamer gefahren ist oder gar (bspw. wegen Reifenpanne) kurz nach dem AQ anhielt, um danach später wieder auf die Fahrgeschwindigkeit  $x$  zu beschleunigen. Bei Nutzfahrzeugen wird man das vermutlich durch Auswertung der Aufzeichnungen des EG-Kontrollgeräts klären können. Regelrechte Parkplätze befinden sich i.A. nicht zwischen den WVZ-Anzeigen, falls doch, müssen die WVZ entsprechend nach der Parkplatzausfahrt wiederholt werden (meist sog. 'Seitenaufsteller').

Nach Gebrauchsanweisung (Version vom 11.10.2007; S. 9 oder Version vom 20.09.2011: S. 13) wird die »Räumzeit« aus dem Quotienten des Abstands und der halben Geschwindigkeitsanzeige berechnet und gerundet. Bei Anzeige der zulässigen Geschwindigkeit von 60 km/h und einer Räumstrecke von 650 m ergeben sich demnach 78 s, bei 80 km/h aufgerundet 59 s. Wie die nachfolgende, exemplarische Tabelle aus der (o.g. neueren) Gebrauchsanweisung für eine Räumstrecke von 1.000 m zeigt, wird im niedrigen Geschwindigkeitsbereich offenbar deutlicher aufgerundet als im höheren.

Folgende Tabelle zeigt die möglichen Geschwindigkeiten und die sich beispielhaft für einen Abstand von 1000 m ergebenden Räumzeiten:

$v_{\text{Anzeige}}$ in km/ h	$\frac{1}{2} * v_{\text{Anzeige}}$ in km/ h	$t_{\text{Raum}}$ (gerundet) in s
20	10	500
30	15	250
40	20	200
50	25	167
60	30	125
70	35	111
80	40	91

Bei aktiver Räumzeit gelten folgende Regeln bei Veränderung der Geschwindigkeitsanzeigen der relevanten Anzeigequerschnitte:

- Wenn der neue gültige Geschwindigkeitsgrenzwert kleiner als der nach Ablauf der Räumzeit gültige Geschwindigkeitsgrenzwert ist, wird die aktive Räumzeitüberwachung beendet und mit dem neuen gültigen Geschwindigkeitsgrenzwert neu aktiviert. Für die Dauer der neuen Räumzeit wird weiterhin der, vor der ersten Aktivierung einer Räumzeit gültigen Geschwindigkeitsgrenzwert angezeigt.
- Wenn der neue gültige Geschwindigkeitsgrenzwert größer als der während der aktiven Räumzeit angezeigte Geschwindigkeitsgrenzwert ist, wird die Räumzeitüberwachung beendet und der neue gültige Geschwindigkeitsgrenzwert wird sofort aktiv.
- Wenn der neue gültige Geschwindigkeitsgrenzwert größer als der nach Ablauf der Räumzeit ist, aber zugleich kleiner als der während der aktiven Räumzeit angezeigte Geschwindigkeitsgrenzwert ist, bleibt die ursprüngliche Räumzeit bis zu deren Ablauf bestehen, danach wird der neue gültige Geschwindigkeitsgrenzwert aktiv.

## Anmerkungen

Die "Fahrtrichtung Suhl" (S. 272) ist recht unspezifiziert. Südlich des Tunnels ist das Dreieck Suhl (mit der folgenden Ausfahrt Suhl-Zentrum auf der A73), nordöstlich des [Tunnels Berg Bock](#) die Abfahrt Suhl/Zella-Mehlis. Zwischen diesen beiden Auf-/Abfahrten gibt es drei relevante Schilderbrücken:

- in südwestlicher Fahrtrichtung ca. 145 m vor der Tunneleinfahrt (50°38'22.74"N, 10°41'5.49"E)
- in nordöstlicher Fahrtrichtung ca. 198 m (50°37'6.27"N, 10°39'30.30"E) und 396 m (50°37'0.07"N, 10°39'27.52"E) vor der Tunneleinfahrt

Der Tunnel hat je nachdem, welche Röhre man betrachtet, eine Länge von 2718 oder 2738 m. Messstellen gibt es in beiden Röhren. Bild 6 lässt darauf schließen, dass die Fahrtrichtung in nordöstlicher Richtung (Erfurt) im Beitrag gemeint ist. Es ist eine Entfernung zur Abfahrt Nr. 19 Suhl/Zella-Mehlis von 1500 m ablesbar. Nimmt man die Position dieser Ankündigungstafel als ungefähre Position des MQ an, so befand sich dieser 1375 m nach dem Tunneleingang. Somit befand sich die Schilderbrücke unmittelbar vor dem Tunnelportal in einer Entfernung von ca. 1573 m vom

MQ. Die weiter vorgelagerte Schilderbrücke stand ca. 1771 m vor MQ.

Der diskutierte AQ in 650 oder 690 m liegt folglich innerhalb des Tunnels. Siehe hierzu folgendes Video:

Der AQ ist im Video etwa bei 1:09 erkennbar, der MQ bei 1:40 min. Die dem Tunnel vorgelagerten Schilderbrücken sind ebenfalls erkennbar.

Der Titel des Beitrags ist zumindest irreführend:

- Es geht gar nicht um eine Schilderbrücke, sondern um zwei an der Firste der Tunnelröhre angebrachte Wechselverkehrszeichen und gerade nicht um eine Schilderbrücke.
- Die (Verkehrs-)Teilnehmer haben weder ein Los gekauft oder einen Tippschein ausgefüllt, noch können sie irgendwas gewinnen.

Zudem bleiben einige Fragen offen:

- RUSP?
- A/FT?
- Welche Spalte gilt für welche Fahrspur (Bild 3 und Bild 4)?
- Die Schlussfolgerung "*[...] folgt ohne Zweifel, dass dann letztlich von 11:06:29 Uhr bis 11:07:02 Uhr überall eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 60 km/h angezeigt war.*" ist gerade bei Berücksichtigung von Bild 4 fraglich.
- Ein Hinweis auf den Beitrag aus 2015 (siehe unten) fehlt völlig – das Thema ist nicht gerade neu, auch wenn nun die Räumstrecke/-zeit behandelt wird.
- Die gültige Eichung (Bild 5) hätte man mit der im Rahmen einer Veröffentlichung gebotenen Sorgfalt durchaus prüfen können.
- Gerade weil auf Basis des Messzeitpunktes zurückgerechnet wird: hat das TraffiStar S330 dieselbe Zeitbasis wie der Anbindungsrechner bzw. der Rechner, auf dem die Log-Files aufgezeichnet werden? Ein Hinweis im Beitrag auf eine etwaige gemeinsame Synchronisierung fehlt leider.

Dem Ansatz der Autoren, den Durchfahrzeitpunkt am AQ über die Rückrechnung vom Zeitpunkt des Tatvorwurfes und eine Durchschnittsgeschwindigkeit zu bestimmen, ist jedoch unter Berücksichtigung obiger Punkte prinzipiell zuzustimmen. Eine Fehlerbetrachtung darf man trotzdem anstellen, denn der Lkw muss ja keineswegs konstant mit der am MQ gemessenen Geschwindigkeit über 650 m gefahren sein.

## Beiträge im VuF

- 2015 #12 [Stimmt die Anzeige? – Geschwindigkeitsmessgeräte mit Anbindung an Wechselverkehrszeichenanlagen](#)

## Siehe auch