

# Stellungnahme zur Veröffentlichung von Dr. Löhle in DAR 1/2011

Stellungnahme 04.03.2011

□

## Inhaltsverzeichnis

- [1 Zitat](#)
- [2 Inhaltsangabe](#)
- [3 Weitere Infos zum Thema im VuF](#)
- [4 Weitere Infos zum Thema](#)

## Zitat

**Vitronic:** Stellungnahme zur Veröffentlichung von Dr. Löhle in DAR 1/2011 und zu den Einlassungen von Sachverständigen zur Thematik "Zuordnungssicherheit" bei Geschwindigkeitsmessungen mit PoliScanSpeed, SW-Version 1.5.3. Schriftliche Stellungnahme vom 04.03.2011.

## Inhaltsangabe

Die Fa. Vitronic nimmt Stellung zur [Veröffentlichung](#) des Sachverständigen [Dr. Löhle](#) in [DAR 1/2011](#) und stellt einige Dinge klar. Demnach handelte es sich bei den im Artikel diskutierten Fehlern um Einzelfälle bei 3 Geräten mit der Software V1.5.3 im ersten Halbjahr 2010. Die fehlerhaften Geräte seien umgehend aus dem Verkehr gezogen worden.

Weiter wird die Verwendung des Begriffs der "(Kamera)Auslöseverzögerung" für unterschiedliche zeitliche Zusammenhänge beanstandet. Es wird unterschieden in  $T$  und  $\Delta t$ , um Missverständnisse aufzuklären.

- der zeitliche Abstand  $T$  sei die Zeitdifferenz zwischen dem Ende der messtechnischen Erfassung und dem Fotopunkt. Mit Kamerafehlern o.ä. habe diese Zeitspanne nichts zu tun. Für  $T$  betrage der max. mögliche Wert bis zur Software V1.5.4 max.  $T = 2,0$  s; Ab V1.5.5 liege das Maximum bei  $T = 0,75$  s.
- $\Delta t$  hingegen beschreibe die ungewollte, technisch bedingte Verzögerung zwischen dem Auftrag zur Fotoerstellung und tatsächlicher Belichtung. Für  $\Delta t$  betrage der spezifikationsgerechte Wert max.  $\Delta t = 0,04$  s.

Bei fehlerhaften Messgeräten sei es in Einzelfällen zu Werten von  $\Delta t = 0,15$  s gekommen wobei die theoretisch denkbare Grenze sogar bei  $\Delta t = 0,21$  s liegen könne (bisher aber nicht aufgetreten sei). Ab V1.5.5 werde zusätzlich der Zeitpunkt der Belichtung der Kamera überwacht, so dass ausgeschlossen sei, dass es zu verzögert belichteten Aufnahmen kommen könne.

Eine mögliche Fehlzurordnung eines ordnungsgemäß auf dem rechten Fahrstreifen fahrenden Fahrzeugs, das durch ein mit hoher Geschwindigkeit auf dem linken Fahrstreifen fahrendes Fahrzeug überholt werde, wird eingeräumt. Eine derartige Situation sei aber noch nicht konkret gezeigt worden. Bei Altfällen mit der Software V1.5.3. und V1.5.4 sei - in Abstimmung mit der [PTB](#) - wie folgt zu verfahren:

- Abseits von Autobahnen solle wie bis dato verfahren werden
- Bei Messung auf Autobahnen könne ebenfalls wie bisher verfahren werden, wenn
  - sich das Kennzeichen vollständig im Auswerterahmen befinde
  - Teile des Kennzeichens und des dem Messgerät zugewandten Scheinwerfers im Auswerterahmen lägen
- Messfotos mit Auffälligkeiten bzgl. Höhe des Auswerterahmens oder Fahrzeugposition sollen einer Begutachtung durch einen Sachverständigen unterzogen werden auch wenn diese formal den Auswerteregeln genügen; alternativ: Verwerfung der betreffenden Messung (aus wirtschaftlichen Gründen).

Im Übrigen sei die Auswertung von Smearlinien bei bekannter oder gut abzuschätzender Geräteausrichtung bis auf wenige Prozent realistisch zu erreichen. Unbefriedigende Genauigkeit bei der Überprüfung der gemessenen Geschwindigkeit aus Smearlinien ergebe sich dann, wenn nur ein einzelnes Messfoto vorliege und die Geräteausrichtung unbekannt sei.

## Weitere Infos zum Thema im VuF

zu Laser:

- 1995 #3 [Laser-Geschwindigkeits-Meßgeräte, ein Vergleich von LTI 20.20 TS/KM, LAVEG und LR 90-235/p](#)
- 1995 #10 [Leica-XV2 Geschwindigkeitsmeßanlage, Funktionsweise, technische Details, mögliche Fehlerquellen](#)
- 1996 #5 [Qualität der Meßwertanzeige bei Laser-Handmeßgeräten](#)
- 1997 #10 [Laser-Geschwindigkeitsmessung - Untersuchungen zu Laserpistole Riegl LR 90](#)
- 1998 #4 [Trennschärfe der Laserpistole LTI 20.20 bei der Messung nebeneinander fahrender Fahrzeuge im fließenden Verkehr](#)
- 2000 #11 [Echte Messfehler bei Laser-Geschwindigkeitsmessungen](#)
- 2002 #2 [Richtungsfehler bei laser-basierter Geschwindigkeitsmessung](#)
- 2007 #7/8 [Laserpistolen im Zwielficht](#)
- 2010 #1 [Vitronic PoliScan-Speed - Messprinzip und Fehlerquellen](#)
- 2011 #9 [Vitronic PoliScan Speed - Methode zur Überprüfung der Messzurordnung](#)
- 2015 #10 [Auffälligkeiten von Vitronic-Poliscan-Redlight-Messungen verdeutlichen die Notwendigkeit von Rohdaten für die nachträgliche Prüfung von Geschwindigkeitsmessungen](#)

## Weitere Infos zum Thema

- 2009 [Robot SmartCamera](#).
- 2009 [DAR 7/2009 Neues zum Aligntest \("Test der Visiereinrichtung"\) bei Geschwindigkeitsmessungen mit dem Lasermessgerät Riegl FG 21-P](#)
- 2009 [DAR 7/2009 Gutachtliche Stellungnahme zum Laser-Geschwindigkeitsmessgerät Vitronic Poliscan Speed](#)
- 2009 [VRR 8/2009 Lasermessgerät Vitronic PoliScan Speed: Über alle Zweifel erhaben? Teil 1](#)
- 2009 [VRR 9/2009 Lasermessgerät Vitronic PoliScan Speed: Über alle Zweifel erhaben? Teil 2](#)
- 2011 [DAR 1/2011 Aktuelles zur Nichtverwertbarkeit von Messungen mit PoliScanSpeed](#)

- 2011 [DAR](#) 2/2011 Knickstrahlreflexion bei Lasermessungen
- 2011 [Vitronic](#) 3/2011 Stellungnahme zur Veröffentlichung von Dr. Löhle in DAR 1/2011
- 2011 [DAR](#) 12/2011 [Auswertekriterien zu PoliScanSpeed](#)
- 2012 [SVR](#) 4/2012 [PoliScan-Software Speed mit neuer Software betriebssicher?](#)
- Näherungsweise Bestimmung der Fahrzeuggeschwindigkeit aus dem Bild einer CCD-Kamera auf Basis des Smear-Effekts. Ausarbeitung der Firma Vitronic, Version 1.3.1
- 2012 [Auswertung der Leuchtspuren in Messfotos](#)
- 2013 [DAR](#) #10 [Neue offene Fragen bei Vitronic PoliScan Speed](#)
- 2013 [DAR](#) #12 [Vitronic PoliScan Speed im \(Stufen-\) Profil](#)