

C. Abstandsmessverfahren

I. Historie

- 329** Die Nichteinhaltung des Sicherheitsabstandes gehört mit zu den **Hauptunfallursachen** in der Verkehrsunfallstatistik, weshalb der Abstandsüberwachung zunehmend Bedeutung beigemessen wird.
- 330** Das richtige Abstandsverhalten ist in **§ 4 StVO** geregelt, wobei drei Abstandsregeln unterschieden werden (vgl. auch § 3 Rdn 96). Dort heißt es:

- (1) Der Abstand von einem vorausfahrenden Fahrzeug muss i. d. R. so groß sein, dass auch dann hinter ihm gehalten werden kann, wenn plötzlich gebremst wird. Der Vorausfahrende darf dabei nicht ohne zwingenden Grund stark bremsen.
- (2) Kfz, für die eine besondere Geschwindigkeitsbegrenzung gilt, sowie Züge, die länger als 7 m sind, müssen außerhalb geschlossener Ortschaften ständig so großen Abstand von dem vorausfahrenden Kfz halten, dass ein überholendes Kfz einscheren kann. Das gilt nicht,
 1. wenn sie zum Überholen ausscheren und dies angekündigt haben,
 2. wenn in der Fahrtrichtung mehr als ein Fahrstreifen vorhanden ist oder
 3. auf Strecken, auf denen das Überholen verboten ist.
- (3) Lastkraftwagen mit einem zulässigen Gesamtgewicht über 3,5 t und Kraftomnibusse müssen auf Autobahnen, wenn ihre Geschwindigkeit mehr als 50 km/h beträgt, von vorausfahrenden Fahrzeugen einen Mindestabstand von 50 m einhalten.

Durch diese Abstandsregelung sollen in erster Linie Auffahrunfälle verhindert werden. Sie enthält aber keine konkreten Vorgaben, wie groß der Abstand zum vorausfahrenden Fahrzeug sein soll. Hier hat die Rechtsprechung die ersten exakten Größen mit

331

- dem „**gefährdenden Abstand**“ (= Fahrstrecke in 0,8 s; vgl. dazu auch OLG Karlsruhe VRS 34/295) und
- dem „**erforderlichen Sicherheitsabstand**“ (= Fahrstrecke in 1,5 s; vgl. dazu auch BGH VRS 34, 89)

definiert.

Jedoch ist nicht nur die Größe des Abstandes relevant, vielmehr ist auch die **Dauer der Abstandsunterschreitung von Bedeutung**. So verlangt die Rechtsprechung für die gravierende Androhung eines Bußgeldes eine „nicht nur ganz vorübergehende“ Unterschreitung des Sicherheitsabstandes, wobei sich die Auslegung der entsprechenden Wegstrecke (von anfangs 250 m bis 300 m) bis heute merklich gewandelt hat.

Bei der **Abstandsbewertung seit 1970** wurde zunächst ein Verwarnungsgeldtatbestand zugrunde gelegt, der erst dann als Bußgeldtatbestand beanzeigt und sanktioniert werden konnte, wenn folgende, aus der Rechtsprechung formulierte, Parameter erfüllt waren:

332

1. die **Geschwindigkeit** lag über 80 km/h,
2. der **Abstand** war gefährdend, betrug also weniger als die Fahrstrecke in 0,8 s,
3. die **Abstandsunterschreitung** dauerte über eine nicht nur ganz vorübergehende Wegstrecke, also mindestens 250 m bis 300 m und
4. es traten keine **Abstandsveränderungen durch Abbremsen des vorausfahrenden Fahrzeuges** oder **durch Einscheren anderer Fahrzeuge** ein.

Dabei gab es in der BKatV ursprünglich nur eine Bußgeldandrohung. Erst mit **Einführung der Abstandsüberwachungen** mittels Video und folgend der Einführung der BKatV v. 4.7.1989 wurden mehrere Bußgeldkategorien geschaffen. Hier wurden je nach Geschwindigkeit (mehr als 80 km/h – mehr als 100 km/h – mehr als 130 km/h) und Abstand **zehn Bußgeldkategorien** mit und ohne Fahrverbot unterschieden.

- 333** Betrachtet man neben der Entwicklung der Ordnungsgebung die Entwicklung der Technik, so ist im zeitlichen Ablauf eine gewisse Parallelität zu erkennen.
- 334** Die **Entwicklung der Abstandsmessverfahren** setzt in den 70er-Jahren ein. Stationäre Messverfahren wurden zunächst mit Fotoaufnahmetechnik eingeführt. Diese Messverfahren erforderten allerdings eine sehr zeitaufwendige Auswertung, weshalb sie Mitte der 80er-Jahre von der Videotechnik abgelöst wurden. Mit dieser **Einführung der „bewegten“ Bilder** lassen sich Abstandsverstöße effizient und nachvollziehbar dokumentieren und ab diesem Zeitpunkt kommen die ersten Abstandsüberwachungen in Serie zustande.
- 335** Bezeichnend war, dass die ersten Videoabstandsüberwachungsanlagen von den Überwachungsbehörden selbst entwickelt wurden, wobei im Wesentlichen handelsübliche Videoprodukte Verwendung fanden.

Hinweis

Der Vorteil der Videoüberwachung ggü. der Fotodokumentation besteht darin, dass mit einer Kamera das gesamte Verkehrsgeschehen an einer Kontrollstelle aufgezeichnet wird und erst im Nachhinein, nach dem Durchfahren der Messstelle, die individuelle Aufnahme von Fahrer und Fahrzeug mit einer zweiten Kameraeinheit erfolgt, wenn die Beobachtung des Fahrablaufes den konkreten Verdacht einer Ordnungswidrigkeit ergibt.

- 336** **Bei einigen Abstandsüberwachungsanlagen scheint man die ursprünglichen Anforderungen „gerne“ vergessen zu haben.** Nur so lässt es sich erklären, dass bspw. bei den ersten bayerischen Abstandsmessverfahren die technische Voraussetzung zur Bewertung des Abstandsverhaltens in Entfernungen von mehr als 150 m gar nicht erst geschaffen wurde oder bei der Anwendung des Überwachungsgerätes (wie bspw. bei Vidit VKS) die Möglichkeit zugelassen wurde, dass solche Anforderungen nicht erfüllt werden müssen.

Eine Entscheidungshilfe zur Feststellung des vom Gesetz- und Ordnungsgeber „Gewollten“ bietet der Blick in die Sanktionsnormen. Früher waren im Verwarnungsgeldkatalog und Bußgeldkatalog für den gleichen Verstoß unterschiedliche Regelungen aufgeführt.

- 337** Gem. § 49 StVO handelt ordnungswidrig i.S.d. § 24 StVG, wer vorsätzlich oder fahrlässig gegen eine Vorschrift über den Abstand nach § 4 StVO verstößt.

Die hierzu ergangene BKatV wurde in 2001 neu gefasst und trat am 1.1.2002 in Kraft. Die davor gültige BKatV v. 4.7.1989, zuletzt geändert durch Art. 6 des Gesetzes v. 19.3.2001 (BGBl I, S. 386) trat gleichzeitig außer Kraft.

Die jetzt (Stand März 2022) gültige BKatV beschränkt sich auf die Feststellung der Geschwindigkeit über 80 km/h und des Abstandes weniger als $\frac{5}{10}$ des halben Tachowertes in Metern.

II. Rechtsprechung

In Folgenden werden zunächst nur die grundlegenden Entscheidungen angesprochen, aus denen die Anforderungen an die von der Verfolgungsbehörde entwickelten Abstandsmessverfahren abgeleitet wurden. 338

Es ist anzumerken, dass die Entscheidungen technisch verschiedene Messverfahren betreffen. Diese **Methoden zur Abstandsüberwachungen** wurden aus der Praxis entwickelt. Dabei beschränkte sich die Überwachung zunächst auf die Einhaltung des von der Rechtsprechung entwickelten Gefährdungsabstandes (Fahrstrecke in 0,8 s). Hier wurde die fotografische Messstrecke auf 150 m festgelegt und im Bereich von 40 m bis 190 m vor dem Messposten (Brücke) gewählt (z.B. Traffipax-Verfahren). Die davor liegende Strecke von 150 m (190 m bis 340 m vor der Brücke) wurde als „Beobachtungsstrecke“ lediglich visuell vom Messbeamten während des Messbetriebes dahingehend „ausgewertet“, dass der Fahrverkehr auf abrupte Geschwindigkeits- und Abstandsänderungen durch Fahrstreifenwechsel oder Bremsmanöver bewertet wurde. Eine fotografische Dokumentation der Bewegungsabläufe auf dieser „Beobachtungsstrecke“ erfolgte nicht. 339

In seinem ophthalmologischen Gutachten vom 27.12.1983 zu der Rechtsprechung des OLG Köln (VRS 66, 463) hält der Biophysiker Prof. Dr. E. Hartmann von der Universität München das **Seh-, Wahrnehmungs- und Merkvermögen des Menschen grds. für ungeeignet**, gleitende Abstandsveränderungen in einer Entfernung von 340 m bis 190 m vom Beobachter einigermäßen sicher wahrzunehmen, wenn sie nicht mindestens 25 % betragen. 340

Die Schwierigkeit, die Messung eines Abstandsverstoßes als korrekt zu bestätigen oder im Zweifelsfall Toleranzen festzulegen, besteht darin, dass über die Länge der Messstrecke und die Konstanz eines Abstandsverhaltens keine einheitliche und detaillierte Vorgabe besteht. 341

Zudem wird bei der Überwachung des Abstandes zwischen Fahrzeugen keine „Momentaufnahme“ gefertigt, wie etwa bei der stationären Geschwindigkeitsüberwachung, sondern der Fahrablauf über eine längere Wegstrecke beurteilt. Dabei ist zu berücksichtigen, dass Fahrabläufe über eine Wegstrecke von ca. 300 m nur selten völlig gleichförmig ab-

laufen. Vielmehr muss ständig von geringfügigen Geschwindigkeits- und Abstandsschwankungen ausgegangen werden.

- 342** In einer Entscheidung zum zwischenzeitlich nicht mehr angewendeten Traffipax-Abstandsmessverfahren vom **28.3.1984** (VRS 66, 463) hat das **OLG Köln** zu den Anforderungen formuliert:

„In der Rechtsprechung ist anerkannt, dass der Sicherheitsabstand in der Regel der in 1,5 Sekunden durchfahrenen Strecke entsprechen muss; ein gefährdender Abstand besteht, wenn der Abstand auf ein Maß absinkt, das geringer ist, als die in 0,8 Sekunden durchfahrene Strecke. (...). Wenn in der Rechtsprechung gefordert wird, dass der Sicherheitsabstand auf einer Strecke von 250 – 300 Meter unterschritten sein muss, heißt dies nicht, dass auf dieser Strecke ein exakt gleich bleibender Abstand nachgewiesen werden muss. Grund dieser zugunsten des Betroffenen erhobenen Forderung ist, dass es auf der Autobahn immer eine Reihe von Situationen geben kann, die für Augenblicke zu einem sehr geringen Fahrzeugabstand führen können, ohne dass allein darin eine dem Fahrer anzulastende Pflichtwidrigkeit gefunden werden könnte; so wenn infolge plötzlichen Bremsens des Vorausfahrenden der Abstand des Nachfolgenden sich schlagartig für kurze Zeit stark verringert, oder wenn ein rechts Fahrender plötzlich kurz vor einem dort Nachfolgenden auf die Überholspur wechselt.

Ein Verstoß gegen §§ 1 Abs. 2, 4 Abs. 1 StVO kann daher schon angenommen werden, wenn auf der eigentlichen Messstrecke von 150 m der Sicherheitsabstand gleich bleibend unterschritten und ferner festgestellt worden ist, dass sich auf den vorangehenden 150 m die Verkehrssituation nicht in einer Weise geändert hat, dass dem Betroffenen aus dem zu dichten Auffahren kein Vorwurf gemacht werden kann.“

- 343** Im Wesentlichen gleiche Ausführungen machen **1983** das **OLG Düsseldorf** (VRS 64, 376) und **1984** das **OLG Oldenburg** (VRS 67, 54).

- 344** Nach der Änderung der BKatV und Einführung der Videoabstandsmessverfahren führt das **OLG Hamm** zum VAMA-Messverfahren in seinem Beschl. v. **28.10.1993** (NZV 94/99, 120) an:

„Der Senat hat mit Beschl. v. 14.7.1992 den Antrag auf Zulassung der Rechtsbeschwerde ... zugelassen, da bisher noch keine obergerichtliche Entscheidung vorliege, in dem zur Frage der Beweiserheblichkeit des hier angewandten Abstandsmessverfahrens VAMA Stellung genommen worden ist.“

- 345** In der **Urteilsbegründung** beschränkt das **OLG Hamm** die Messstrecke auf die markierte Messstrecke von 50 m (bei VAMA 90 m bis 40 m vor der Brücke):

„Somit sind die vom AG getroffenen Feststellungen über den Abstand beider Fahrzeuge auf der Messstrecke von 50 Meter in Übereinstimmung mit dem Gutachten der PTB, das durch die Ausführungen des Sachverständigen für den hier in Betracht kommenden Geschwindigkeitsbereich nicht in Frage gestellt wird, fehlerfrei getroffen worden. Auch die Darlegung über den Fernbereich (Strecke von insgesamt deutlich mehr als 300 Meter), auf denen der Betroffene mit seinem Pkw deutlich zu nahe auf das vorausfahrende Fahrzeug aufgefahren ist, sind rechtlich nicht zu beanstanden.“

Im Gutachten der PTB ist unter näherer Begründung dargelegt, dass bei einer Entfernung von mehr als 200 Meter (von der Kamera aus gemessen) mit Fehlern von ca. 10 Meter bei der Abstandsmessung bzw. bei der Angabe von möglichen Abstandsänderungen gerechnet werden muss. Der Sachverständige kommt zu dem Ergebnis, dass Geschwindigkeits- und Abstandsänderungen von 5 % auf einer Strecke von 200 bis 300 Meter bei der Auswertung von Videoaufnahmen nicht erkannt werden können. Für den Fernbereich ist jedoch eine genaue Ermittlung des Abstandes nicht erforderlich“.

Die ersten Betrachtungen zu Videoauswertungen zeigen jedoch auf, dass man ursprünglich zu großzügig mit der Bewertung der Qualität gelieferter Videoaufzeichnungen umgegangen ist. Die Bewertungen des „sicheren“ bayerischen Messverfahrens wurden in der Entscheidung des AG Wolfratshausen (Beschl. v. 28.6.1994 – 3 OWi 52 Js 35231/93) kritisch betrachtet.

346

Hinweis

Insgesamt muss man deutlich darauf hinweisen, dass allein das Vorhandensein einer Videoaufzeichnung nicht automatisch einen korrekten Messablauf dokumentiert. Oftmals täuschen Videoaufzeichnungen beim Betrachten einen klaren Ablauf vor. Die Brennweite des Aufnahmeobjektivs und Aufzeichnungsentfernung bestimmen i.V.m. den Lichtverhältnissen und der Qualität der Aufnahmetechnik die Güte des Beweismittels. Hieran orientiert sich das „technisch Mögliche“ an Auswertung. Bedauerlich ist, dass von den Gerätebetreibern zunehmend digitalisierte und stark komprimierte Beweisvideos in das Verfahren eingebracht werden und die Originalqualität dadurch im Verfahren der Beurteilung entzogen wird.

Sofern die so seit 1970 entwickelten Anforderungen an die Sanktion von Abstandsverstößen auf den **heutigen** Einzelfall angewendet werden, sollte man bei der weiteren Entwicklung unbedingt berücksichtigen, dass seit den ersten Entscheidungen Fahrzeugtechnik, gefahrene Geschwindigkeiten und insb. die Verkehrsdichte **erhebliche Veränderungen** erfahren haben.

347

Wenn also das Fahrverhalten eines Betroffenen bewertet wird, so muss geprüft werden, ob der Betroffene, insbesondere bei dichtem Kolonnenverkehr, (allein-)verantwortlich für die eingetretene Abstandssituation gewesen ist und – sofern dies verneint wird – ob er überhaupt noch die Möglichkeit gehabt hatte, nach Eintritt der Abstandssituation einen korrekten Abstand wiederherzustellen.

- 348** Ferner ist zu beachten, dass Gerichtsentscheidungen vor den Bußgeldkatalogverordnungen v. 4.7.1989 und v. 13.11.2001 sich nur mit der Überwachung des sog. „gefährdenden Abstandes“ (0,8 Sekunden-Abstand) befassten, während die Höhe der Sanktionierung mit Geldbuße und Fahrverbot seither an den einzelnen Abstufungen ab $\frac{5}{10}$ des halben Tachowertes angeknüpft ist (0,9 Sekunden-Abstand).

Die unterschiedliche Auslegung, wann eine Strecke „nicht nur ganz vorübergehend“ ist, mündet **2013** in einem Beschluss des **OLG Hamm** (1 RBs 78/13), wonach eine

„bußgeldrechtliche Ahndung wegen einer Abstandsunterschreitung – i.S. eines „nicht nur vorübergehenden Verstoßes“ dann nicht zu beanstanden ist, „wenn die vorwerfbare Dauer der Abstandsunterschreitung mindestens 3 Sekunden oder (alternativ) die Strecke der vorwerfbaren Abstandsunterschreitung mindestens 140 m betragen hat.“

- 349** Dieser Beschluss, der sich auf eine Messung mit dem Messsystem VKS 3.0 bezieht, stellt gegenüber den bisherigen Formulierungen eine unbekannte Konkretisierung der erforderlichen Wegstrecke dar.

Allerdings wurde der Beschluss in der Folge von vielen Behörden scheinbar so interpretiert, dass sich bei der Auswertung allein auf diese (etwa mit den VKS-Markierungen übereinstimmende) Wegstrecke beschränkt werden kann und die Fahrabläufe im Vorfeld keine Berücksichtigung mehr finden müssen.

Tatsächlich fußt der Beschluss jedoch auf den gerichtlichen Feststellungen, dass seinerzeit

- bis weit in den Fernbereich (in diesem Fall etwa 500 m) kein relevanter Fahrstreifenwechsel,
- kein Abbremsen des vorausfahrenden Fahrzeugs und
- beim Betroffenen keine Absicht zur Abstandsvergrößerung

erkennbar wurde.

Eine solche „Checkliste“ bzgl. möglicher Beeinflussungen und Reaktionen des Betroffenen muss von der Behörde also nach wie vor berücksichtigt werden, so offensichtlich das Fehlverhalten bei zunächst rein optischer Betrachtung der Beweisvideoaufzeichnung auch sein mag.

Gleiches gilt für den Beschluss des **OLG Hamm** aus dem Jahr **2014** (3 RBs 264/14), wonach es auf die Fahrbläufe über eine nicht nur ganz vorübergehende Wegstrecke immer dann ankommt **350**

„wenn Verkehrssituationen in Frage stehen, wie etwa das plötzliche Abbremsen des Vorausfahrenden oder der abstandsverkürzende Spurwechsel eines dritten Fahrzeugs, die kurzzeitig zu einem sehr geringen Abstand führen, ohne dass dem Nachfahrenden allein deshalb eine schuldhaftige Pflichtverletzung angelastet werden könne.“

Die überprüfenden Auswertungen der Beweisvideos (vgl. Fallbeispiele am Ende der jeweiligen Verfahrensvorstellung) zeigen jedoch regelmäßig, dass diese nach wie vor existierenden „Ausschlusskriterien“ von den Behörden nicht erkannt werden oder gar unberücksichtigt bleiben.

III. Differenzierte Bußgeldandrohung, Abstand als zeitlicher Abstand

Auch die Bußgeldkatalogverordnung – die in Puncto Abstand **durch die am 9.11.2021 in Kraft getretene Novelle unverändert** blieb – legt die tatsächlich einzuhaltenden Abstände nicht für alle Fälle fest. Für die Verwarnungsgeldtatbestände nach den Lfd. Nr. 12.1 bis 12.4 ist wieder nur vom „erforderlichen Abstand“ die Rede, wobei die Geschwindigkeit unter 80 km/h und über 80 km/h unterschieden wird. **351**

Erst wenn bei Geschwindigkeiten von mehr als 80 km/h der Abstand in Metern weniger als $\frac{5}{10}$ des halben Tachowertes betrug, kommen die Tabellen nach der Lfd Nr. 12.5 ff. zum Tragen, in denen jeweils der Abstand in Metern in $\frac{1}{10}$ -Kategorien des halben Tachowertes angegeben ist. **352**

In den Videoabstandsmessverfahren wird zunächst über eine definierte Wegstrecke die **Durchfahrzeit** gemessen und über eine Weg-Zeit-Berechnung die **Fahrgeschwindigkeit** des Fahrzeuges errechnet.

Anschließend wird ausgangs des Zielbereiches der zeitliche **Abstand zwischen den gegenständlichen Fahrzeugen** ermittelt und zur Beanzeigung hieraus der Abstand in Metern berechnet. Dieses Vorgehen, außer beim VKS-Verfahren Standard bei der behördlichen Abstandsüberwachung, führt jedoch nur umständlich zu korrekten Rechenergebnissen.

Einfacher ist dagegen die **Betrachtung der Zeit**. Die Geschwindigkeit von 100 km/h bedeutet die Fahrstrecke von **353**

$$100 \text{ km}/1 \text{ h} = 100.000 \text{ m}/3.600 \text{ s} = 100 \text{ m}/3,6 \text{ s.}$$

Der Tachowert in Metern wird also immer in 3,6 s zurückgelegt. Der empfohlene Sicherheitsabstand i. H. d. halben Tachowertes beträgt in Metern die Hälfte der Strecke, also 50 m.

Die Größe ist aber auch als die Fahrstrecke in der halben Zeit, also in 1,8 s, darzustellen.

$$100 \text{ m}/3,6 \text{ s} = 50 \text{ m}/1,8 \text{ s}.$$

Beträgt nach dem Bußgeldkatalog der Abstand in Metern weniger als ein Viertel des Tachowertes (bei einer Geschwindigkeit von mehr als 80 km/h), so ist ein Bußgeld zu verhängen.

Bei einer Geschwindigkeit von 100 km/h bedeutet dies weniger als 25 m. Als Größe in der Zeit lässt sich die Strecke als die Fahrstrecke in 0,9 s darstellen.

$$50 \text{ m}/1,8 \text{ s} = 25 \text{ m}/0,9 \text{ s}.$$

Über die gleiche Betrachtung lassen sich die nun folgenden Bußgeldkategorien „weniger als $\frac{5}{10}$ des halben Tachowertes“ bis „weniger als $\frac{1}{10}$ des halben Tachowertes“ in der gleichen Art darstellen.

$$25 \text{ m}/0,9 \text{ s} = 20 \text{ m}/0,72 \text{ s} = 15 \text{ m}/0,54 \text{ s} = 10 \text{ m}/0,36 \text{ s} = 5 \text{ m}/0,18 \text{ s}.$$

354 Während der Abstand in Metern nur für runde Werte wie 100 km/h so einfach zu berechnen ist, hat die Berechnung des zeitlichen Abstandes den Vorteil, dass die Kategorien für alle Geschwindigkeiten gleich sind.

Weniger als $\frac{5}{10}$ des halben Tachowertes in Metern ist immer die Fahrstrecke in weniger als 0,9s.

Die Bußgeldkategorien bestimmen sich weiter in Fahrstrecke weniger als 0,72 s, weniger als 0,54 s, weniger als 0,36 s und weniger als 0,18 s.

Zudem wird die Betrachtung der einzelnen Abstandsmessverfahren zeigen, dass der Abstand sich aus der Videoaufzeichnung zunächst – außer beim VKS – immer nur als zeitlicher Abstand ermitteln lässt, der dann in Metern umzurechnen ist.

Lfd. Nr.	Tatvorwurf	Punkt(e) im FAER	Regelsatz (in EUR)	Fahrverbot (Monate)
12.5	Erforderlichen Abstand von einem vorausfahrenden Fahrzeug nicht eingehalten bei einer Geschwindigkeit von mehr als 80 km/h , Abstand weniger als			
12.5.1	$\frac{5}{10}$ des halben Tachowertes	1	75	–
12.5.2	$\frac{4}{10}$ des halben Tachowertes	1	100	–
12.5.3	$\frac{3}{10}$ des halben Tachowertes	1	160	–
12.5.4	$\frac{2}{10}$ des halben Tachowertes	1	240	–
12.5.5	$\frac{1}{10}$ des halben Tachowertes	1	320	–
12.6	Erforderlichen Abstand von einem vorausfahrenden Fahrzeug nicht eingehalten bei einer Geschwindigkeit von mehr als 100 km/h , Abstand weniger als			

Lfd. Nr.	Tatvorwurf	Punkt(e) im FAER	Regelsatz (in EUR)	Fahrverbot (Monate)
12.6.1	$\frac{5}{10}$ des halben Tachowertes	1	75	–
12.6.2	$\frac{4}{10}$ des halben Tachowertes	1	100	–
12.6.3	$\frac{3}{10}$ des halben Tachowertes	2	160	1
12.6.4	$\frac{2}{10}$ des halben Tachowertes	2	240	2
12.6.5	$\frac{1}{10}$ des halben Tachowertes	2	320	3
12.7	Erforderlichen Abstand von einem vorausfahrenden Fahrzeug nicht eingehalten bei einer Geschwindigkeit von mehr als 130 km/h , Abstand weniger als			
12.7.1	$\frac{5}{10}$ des halben Tachowertes	1	100	–
12.7.2	$\frac{4}{10}$ des halben Tachowertes	1	180	–
12.7.3	$\frac{3}{10}$ des halben Tachowertes	2	240	1
12.7.4	$\frac{2}{10}$ des halben Tachowertes	2	320	2
12.7.5	$\frac{1}{10}$ des halben Tachowertes	2	400	3
15	Mit Lastkraftwagen (zulässige Gesamtmasse über 3,5 t) oder Kraftomnibus bei einer Geschwindigkeit von mehr als 50 km/h auf einer Autobahn Mindestabstand von 50 m von einem vorausfahrenden Fahrzeug nicht eingehalten	1	80	–

Quelle: Kraftfahrtbundesamt 2022

Interessant ist auch die Betrachtung des heutigen **Verkehrsaufkommens**. Unterstellt sei bei einem korrekten Sicherheitsabstand zuzüglich der eigenen Fahrzeuglänge ein zeitlicher Abstand zwischen Fahrzeugfront und Fahrzeugfront des nachfolgenden Fahrzeuges in der Größe der Fahrstrecke = halber Tachowert = Fahrzeit in 1,8 s.

355

Wird dieser Abstand von allen Verkehrsteilnehmern eingehalten, so können, unabhängig von der gefahrenen Geschwindigkeit, nur 2.000 Fahrzeuge in 3.600 s – also in 1 Stunde – diesen Fahrstreifen passieren. Würden die Fahrzeuge einfach schneller fahren, müsste sich selbstverständlich auch der Abstand im selben Verhältnis vergrößern.

Berücksichtigt man, dass je nach Bundesautobahn regelmäßig ein Fahrstreifen von Lkw belegt ist, reduziert sich die Verkehrsmenge für diesen Fahrstreifen, wegen der Fahrzeuglängen und des vorgeschriebenen 50 m Abstandes, auf ca. 1.200 Fahrzeuge.

Das bedeutet, dass schon bei einer Fahrzeugdurchfahrtsmenge von mehr als 3.200 Fahrzeugen pro Stunde auf einer zweispurigen Autobahn ein verkehrsgerechtes Verhalten aller Verkehrsteilnehmer nicht mehr möglich ist.

Da Verkehrsmengen von mehr als 6.000 Fahrzeugen auf zweispurigen Autobahnen durchaus erreicht werden, lassen sich sogar die 0,9 s-Abstände nicht in jedem Fall einhalten.

Die Geschwindigkeitsreduzierung für Pkw unter 80 km/h und für Lkw unter 50 km/h muss die Folge sein, will man einer Sanktion in diesem Fall entgehen.

Hinweis

Diese Betrachtung ist im Stau sicherlich nicht angebracht, mag aber aufzeigen, dass in den Übergangsphasen von freiem Verkehr zu den Verkehrsspitzen – und hier handelt es sich oftmals um die Überwachungszeiten – eine kritische Betrachtung der Handlungsmöglichkeiten geboten erscheint.

IV. Einzelne Messverfahren

356 Die im Folgenden aufgeführten Messverfahren wurden von der jeweiligen Landespolizei in eigener Verantwortung entwickelt. In allen Verfahren werden durch Markierungen auf der Fahrbahn Messstrecken eingerichtet und anschließend Zeitmessungen zur Bestimmung von Geschwindigkeit und Abstand durchgeführt. Lediglich das VKS-Verfahren stellt eine unternehmerische Variante mit zugleich abweichender Auswerteweise dar.

1. VKS 3.0

357

Wichtige Entscheidungen:

- OLG Karlsruhe, Beschl. v. 8.4.2016 – 3 (4) SsBs 121/16
- OLG Hamm, Beschl. v. 22.12.2014 – 3 RBs 264/14
- OLG Hamm, Beschl. v. 9.7.2013 – 1 RBs 78/13
- BVerfG, Beschl. v. 11.8.2009 – 2 BvR 941/08
- AG Schweinfurt, Urt. v. 31.8.2009 – 12 OWi 17 Js 7822/09
- AG Meißen, Beschl. v. 5.10.2009 – 13 OWi 705 Js 54110/08
- OLG Dresden, Beschl. v. 8.7.2005 – Ss (OWi) 801/04
- OLG Oldenburg, Beschl. v. 27.11.2009 – Ss Bs 186/09
- OLG Rostock, Beschl. v. 16.11.2009 – 2 Ss Owi 257/09

a) Einleitung

Hersteller und Vertreiber des VKS (Verkehrs-Kontroll-System) vom Typ 3.0 ist die Vedit Systems GmbH mit Sitz in Bingen am Rhein. Das Messsystem basiert auf einer Videoaufzeichnung und kann sowohl für Abstands- als auch Geschwindigkeitsmessungen verwendet werden. Das VKS 3.0 zählt zu den „Standardisierten Messverfahren“ und unterliegt der Eichpflicht. **358**

Bekannt geworden war dieses Messsystem nach seiner Einführung vor allem durch ein Urteil des BVerfG vom 11.8.2009, das aufgrund der fortlaufenden und verdachtsunabhängigen Videografie der den Messbereich durchfahrenden Fahrzeuge zu dem Ergebnis eines Beweisverwertungsverbotes kam (Az. 2 BvR 941/08). Die Amtsgerichte folgten diesem Urteil, so dass reihenweise Verfahren mit dem VKS eingestellt wurden. **359**

Als Antwort auf dieses Urteil wird das VKS heute zusammen mit einem sogenannten „Select-Modul“ betrieben, das eine Vorselektion der den Messbereich durchfahrenden Fahrzeuge vornimmt und nur noch in konkreten Verdachtsfällen durch die Identifizierungskamera acht Einzelbilder zur Fahrer- und Kennzeichenidentifikation fertigt. **360**

Verwendung findet das VKS 3.0 in einer mobilen Form (PTB-Zulassungszeichen 18.19/01.02) sowie als VKS 3.01 in einer stationären, fest in einer Tragkonstruktion (ähnlich einer Verkehrszeichenbrücke) verbauten, Ausführung (PTB-Zulassungszeichen 18.19/04.01). **361**

Hinsichtlich der Hard- und Software sind die technisch relevanten Komponenten der mobilen und stationären Variante heutzutage baugleich. **362**

Da der überwiegenden Zahl an Ordnungswidrigkeitenverfahren eine Messung mit dem mobilen VKS 3.0 zugrunde liegt, beziehen sich die folgenden Ausführungen auf eben dieses System mit der typischerweise verwendeten Softwareversion 3.2 3D.

b) Heutige Funktionsweise

Gemäß Bauartzulassung erfolgt die Ermittlung von Geschwindigkeiten einzelner Fahrzeuge, Geschwindigkeitsdifferenzen und Abständen zwischen Fahrzeugen durch die Auswertung einer erstellten Videoaufzeichnung. Hierzu wird und bleibt der Hauptbestandteil des Messsystems (Stromversorgung, Kodierer, Dekodierer, Monitore etc.) in einem Fahrzeug verbaut. Lediglich die Kameras zur Aufzeichnung des Beobachtungs- und Messbereiches (Tatkamera) und zur Fahrzeugidentifikation (Ident-Kamera(s)) werden während des Messbetriebs außerhalb des Fahrzeugs aufgestellt. **363**

Als Standort für die **Tatkamera** schreibt die Gebrauchsanweisung eine feste (im Sinne von „unbewegliche“) Aufstellmöglichkeit vor, die mindestens drei Meter über Fahrhahnniveau liegen muss. In der Regel handelt es sich hierbei um Brückenbauwerke, die den bemessenen Streckenabschnitt überspannen. **364**

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 Einfahrtsmessung eine Stufenprofilmessung mit einem zu hohen Messwert erfolgt, welcher in der Ausfahrtsmessung 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

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.

924



Abbildung 6 – Verkehr auf mehreren Fahrstreifen, Überholverkehr, Messwertzuordnung