

Titel:

FAZ.NET

<http://www.faz.net/s/Rub1DABC609A05048D997A5F315BF55A001/Doc-E69F67008BAD9468C952A9C727CC3F5DB-ATpI-Ecommon-Scontent.html>

Erscheinungsdatum:

16.12.2010

Zugriffsdatum:

20.12.2010

Auflage:

Aktuell > Autos und Mehr > Auto > Neue Hilfsmittel

Polizei misst während der Fahrt

Wirksamkeit von Bremsen, Mangel an Profiltiefe, überfrachtete Lastwagen und übermüdete Fahrer: Bisher konnte die Polizei immer nur ruhende Fahrzeuge kontrollieren. Mit neuen Hilfsmitteln können sie während der Fahrt begutachtet werden.

Von Erich Kupfer

16. Dezember 2010

Polizeibeamte dürfen Verkehrsteilnehmer zur Kontrolle der Verkehrstüchtigkeit und zu Verkehrserhebungen anhalten, das sieht die Straßenverkehrsordnung (StVO) vor. Musste sich der Beamte bislang auf seine Erfahrung bei der Suche nach Verkehrssündern verlassen, blickt das Auge des Gesetzes heute mittels neuer Sehhilfen schärfer, welche die Auswahl vor der eigentlichen Kontrolle unterstützen.

Wenn sich zum Beispiel der Lastwagenfahrer darauf verlässt, dass eine gebremste Achse immer noch besser ist als ein komplett ausgefallenes Bremssystem, kann die Anfahrt zum Rastplatz schon der Anfang vom Ende der Tour sein. Hier muss der Fahrer in jedem Fall die Bremse betätigen. Weil die Wärmeentwicklung mit der Wirksamkeit der Bremsen korreliert, erkennt eine Infrarotkamera zweifelsfrei, ob eine Achse kalt ist - und deren Bremse somit defekt. Die Kamera kann auch, wenn sie am vorderen Stoßfänger eines zivilen Einsatzfahrzeugs montiert ist, während der Fahrt als Detektiv arbeiten. Wie Wolfgang Blindenbacher, Leitender Polizeidirektor und Verkehrsreferent im Ministerium für Inneres und Kommunales des Landes Nordrhein-Westfalen, bei einer Tagung des Deutschen Verkehrssicherheitsrates sagte, erhalten in seinem Bundesland jetzt alle fünf Autobahnpolizeidienststellen diese Ausrüstung; in Baden-Württemberg sei das System schon im Einsatz.

Doch die Technik hilft noch mehr: Wenn ein Mangel an Profiltiefe bisher eher bei der Überwachung des ruhenden Verkehrs aufgefallen ist, kann diese demnächst während der Fahrt begutachtet werden. Bei einem vom Unternehmen ProContour entwickelten System zeichnen Digitalkameras Reifenprofile dreidimensional auf und vermessen die Profiltiefe im fließenden Verkehr. Dazu werden Profilsensoren in die Straße eingelassen, die mittels Hochgeschwindigkeitskameras in Millisekunden aufzeichnen und vermessen. Da große Datenmengen verarbeitet werden, misst das Gerät bei Geschwindigkeiten bis zu 120 km/h, detektiert den Zustand jeden Rads selbst von fünfsichtigen Sattelschleppern und unterscheidet zwischen mehreren unmittelbar hintereinander fahrenden Lastwagen. Die

Datenübermittlung geschieht über Bluetooth zur Polizeikontrollstelle, an der das entsprechende Fahrzeug gestoppt und erst dann „beweissicher“ in Augenschein genommen werden kann. Einer schnellen Verbreitung steht noch der vergleichsweise hohe Preis von 400 000 Euro entgegen. Anfang 2011 wird ein geleastes Gerät auf einer Ausfallstraße in Köln installiert.

„Nur eine Gurtanlegequote von 100 Prozent akzeptabel“

Im Kampf gegen die Gefahren, die von überladenen Lastwagen ausgehen, können mit Druckplatten auf der Fahrbahn Fahrzeuge gewogen werden, ohne diese anhalten zu müssen. Ein „Hochgeschwindigkeits-Wiegefeld“ ist heute im „Asset-Road-Testfeld“ (EU-Projekt) an der A8 zwischen Inntaldreieck im Einsatz. Zusätzlich wird ein seitliches Videostandbild des Fahrzeugs aufgenommen - zwecks Wiedererkennung an der Kontrollstelle für den Fall, dass eine Überladung erkannt wurde. Wenn die vorläufigen Wiegedaten an der Kontrollstelle eingetroffen sind, kann der Übergewichtige herausgewunken und gewogen werden. Erst dieser Vorgang hat gegebenenfalls Beweiskraft.

Für Wolfgang Blindenbacher ist „nur eine Gurtanlegequote von 100 Prozent akzeptabel“. Da der ranghöchste Polizist Nordrhein-Westfalens - trotz aller gestiegenen Akzeptanz - noch deutliche Defizite vor allem innerorts sieht, setzt er jetzt auf die „Gurtdetektion in der Bewegung“. Hinter diesem Begriff verbirgt sich eine vergleichsweise simple Technik, die aber noch Feinschliff für die Praxistauglichkeit benötigt. Techniker in Finnland arbeiten an einer Kamera, die parallele Linien im Winkel von 45 Grad und dem der Gurtbreite entsprechenden Abstand sucht. Das funktioniert so ähnlich wie die heute bei Digitalkameras übliche Gesichtserkennung. Probleme bereiten noch Einflüsse von Kleidung, die Winkel der verschiedenen Frontscheiben und generell die Lichtverhältnisse. Die Skandinavier haben bereits mit einem Praxistest begonnen.

Ein weiteres Problem, das in Europa zunehmend in den Fokus rückt, ist Übermüdung. Einige Experten gehen davon aus, dass etwa ein Fünftel aller Lastwagen-Unfälle deshalb geschehen. Blindenbacher hierzu: „Müdigkeit am Steuer wird generell unterschätzt.“ Daher wünscht er sich eine gesetzliche Regelung für den „Pupillomaten“. Der geht auf eine Entwicklung der Tübinger Universitätsklinik zurück, die Anfang der neunziger Jahre den pupillographischen Schläfrigkeitstest (PST) entwickelt hat. Heute werden darauf basierende Geräte, die das mit der Müdigkeit zunehmende „Augenflackern“ registrieren, auch an Autobahnraststätten eingesetzt, um die Fitness von Autofahrern zu messen. Noch aber kann die Polizei selbst offenbar übermüdete Trucker nur ermahnen, nicht weiterzufahren. Wenn sie bis dahin das Einhalten der Lenk- und Ruhezeiten nachweisen können, dürfen sie heute wieder ans Lenkrad.

Text: F.A.Z.

Bildmaterial: dpa