

## Editorial::



### GebliTZer BlITzer

Liebe Leserinnen, liebe Leser,

moderne Scheinwerfer mit LED-Technologie nehmen Nachtfahrten ihren Schrecken und sollen auch als Tagfahrlicht für mehr Sicherheit im Straßenverkehr sorgen. Seit einiger Zeit kommt es bei betroffenen Autofahrern aber immer häufiger zu Vorwürfen, dass Geschwindigkeitsmesssysteme nicht korrekt gemessen haben und

daraus folgende Bußgeldbescheide und eventuelle Fahrverbote unrechtmäßig sind. Grund dafür soll das pulsweitenmodulierte Licht von LED-Scheinwerfern (LED-Tagfahrlicht und LED-Hauptscheinwerfer) sein, da die Helligkeitsbedingungen während der Messung nicht konstant sind, permanent variieren und auf diese Weise die Kreuzkorrelation des Geschwindigkeitsmesssystems stören. In diesem Fall müssen Gerichte entscheiden und es werden Rechtsanwälte und Sachverständige konsultiert.

In den Fokus der Kritik zu möglichen Falschmessungen bei mit LED-Licht ausgerüsteten Fahrzeugen sind insbesondere die Geschwindigkeitsmessanlagen vom Typ „ES3.0“ der Firma eso gerückt. Problematisch: Das eso-Geschwindigkeitsmesssystem ES3.0 ist als standardisiert eingestuft, von der PTB im Jahr 2006 zugelassen (als LED-Licht noch nicht am Markt war) und muss unter gleichen Bedingungen stets die gleichen Messwerte liefern. Wenn nun aber bei einem Fahrzeug mit Halogen- oder Xenonscheinwerfern und einem anderen Fahrzeug mit LED-Licht trotz gleicher Randbedingungen unterschiedliche Geschwindigkeiten gemessen werden, darf am standardisierten Messverfahren gezweifelt werden.

Der Aufsatz zum Titelthema dieser Ausgabe hat die Einflüsse von LED-Scheinwerfern in praktischen Versuchen analysiert. Dabei wurden Messfehler bei der Geschwindigkeitsmessung mit dem Einseitensensor nachgewiesen. Das war allerdings nur möglich, weil das ES3.0 zu den wenigen Geschwindigkeitsmesssystemen am Markt gehört, die überhaupt eine Chance eröffnen, auf die Dokumentation des Messvorgangs zuzugreifen und anschließend die Rohmessdaten auszuwerten. Diese Transparenz ist vorbildlich und muss von allen Geräteanbietern erwartet werden, selbst wenn man sich damit angreifbar macht und Fehler im System aufgedeckt werden.

Mit besten Grüßen, Ihr

Thomas Seidenstücker, Chefredakteur VKU

## Inhalt::

### Aktuell

Nachrichten	82
Veranstaltungen	85
EVU-Nachrichten	86

### Fachbeiträge

Deutscher Verkehrsgerichtstag 2019: Streit über Daten, die selbstfahrende Autos sammeln	
<a href="#">0.2 Tagungen, Kongresse</a>	
<i>Peter Schlanstein</i>	88

<b>Titelthema:</b> Abweichende Geschwindigkeitsmesswerte bei eso-Einseitensensoren durch pulsweitenmoduliertes LED-Licht	
<a href="#">3.7.1 Geschwindigkeitsmessverfahren</a>	
<i>Mario Wenderoth, Thomas Bock, Alex Sitzmann, Volker Fürbeth, Roland Blatt</i>	94

Über den Umgang mit automatischen Notbremsystemen Teil 2	
<a href="#">2.2 Unfallforschung</a>	
<i>Alexander Berg, Erwin Petersen</i>	100

Die räumliche Vermeidbarkeitsbetrachtung im Wandel der Zeit Teil 2	
<a href="#">2.3.4 Unfallrekonstruktion</a>	
<i>Hannes Sappl</i>	110

Impressum	83
Redaktionsbeirat	82



Foto: [www.blitzer-sachsen.de](http://www.blitzer-sachsen.de)