

her, weil bei einem Merkzeichen auf derselben Strassenseite der Ausfahrtspunkt der abgesteckten Strecke weiter auf die Strasse hinaus liegend erscheint. Den das Auge des Beamten geht erst über sein Merkzeichen hinüber auf die Strasse und dieser Schnittpunkt der Sehlinie über das Merkzeichen hinweg mit der Strasse liegt naturgemäss weiter auf der Strasse draussen, als der wirkliche Ausgangspunkt der abgesteckten Strecke. Da dieser Fehler sowohl am Eingangspunkt wie am Ausgangspunkt der Stoppstrecke vorkommt, wird hierdurch allein schon einer Verschlechterung des Resultats zu Ungunsten des Fahrers herbeigeführt. Des weiteren kommt es darauf an, wie schnell der stoppende Beamte auf das Ein- und Ausfahren des Wagen reagiert, d. h. wie lange er braucht, um, wenn er den Wagen über den Eingang, bzw. Ausgang der Stoppstrecke fahren sieht, dies über Auge, Gehirn und Hand auf die Stoppuhr zu übertragen. Bei einem frisch ausgeschlafenen Beamten wird dies schneller und zuverlässiger gehen, als bei einem im Dienste schon ermüdeten Beamten, oder bei einem durch Alkohol beeinflussten Beamten. Die durch diese menschlichen Unzulänglichkeiten hervorgerufenen Zeitverluste zwischen dem Gesehenen und der Stoppung nennt man die persönlichen Fehler. Das Zusammenlegen dieser persönlichen Fehler mit den Fehlern der Messung ergibt dann die Gesamtfehlergrenze der Stopparten.

Je nach dem Standpunkte des stoppenden Beamten also, je nach seiner körperlichen oder geistigen Verfassung, dem Grade seiner Ermüdung oder seiner Aufmerksamkeit richtet sich die Höhe der Fehlergrenzen.

Da hier die Genauigkeit der Messung einzig und allein von dem Zustande eines einzigen Menschen abhängt und dieser Zustand grossen und unkontrollierbaren persönlichen Schwankungen unterworfen ist, ist die Fehlergrenze mit 18 bis 28 Prozent der tatsächlich ermittelten Schnelligkeit nur einer Art mittlerer Fehlergrenze. Sie kann wesentlich höher sein. Dem Stoppen durch einen Beamten mit einer Uhr kann daher auch normalerweise keiner zu Verurteilung ausreichenden Genauigkeit beigemessen werden.

Die Versuche mit 80 Beamten haben gezeigt, dass bei ein und demselben Beamten grössere Schwankungen sich sogar von einem auf den andern Tag ergeben haben. Die selben Beamten haben an einem Tage sehr gut, schon am nächsten Tage sehr schlecht gearbeitet, bzw. ihr Stoppergebnis war an einem Tage sehr nahe an der tatsächlichen Schnelligkeit des Wagens, am nächsten Tage sehr stark über oder unter der tatsächlichen Schnelligkeit, ja sogar der der mittleren Fehlergrenze.

Dabei kommt in Betracht, dass bei allen diesen Versuchen das Ergebnis wesentlich besser ist, als beim Stoppen in der Praxis. Denn bei diesen Versuchen braucht der stoppende Beamte sich um die Feststellung der Nummer des Wagens überhaupt nicht zu kümmern. Er weiss genau, dass jetzt ein Wagen kommt, den er stoppen muss. Seine ganze Aufmerksamkeit kann er ausschliesslich auf das Stoppen konzentrieren. Stoppt aber ein Beamter auf freier Strecke, so muss er nach dem ersten Stoppen bei der Anfahrt des Wagens diesem nachsehen, hat die Nummer festzustellen, schreibt sie allenfalls gleich auf, darf den Moment des Ausfahrens auf der Strecke nicht verpassen, kurz, er hat soviel zu tun, dass Nervositäthandlungen und Aufmerksamkeits-

fehler in viel höherem Grade wahrscheinlich sind, als bei Versuche.

Ist die Stoppstrecke länger als 100 Meter, so vergrössert sich der Messungsfehler entsprechend, so dass in der Praxis beim Stoppen durch einen Beamten mit einer Uhr mit einer Fehlergrenze von 30 Prozent und mehr auf die errechnete Fahrgeschwindigkeit gerechnet werden muss. Mit anderen Worten: Ist nach dem Stoppergebnis eine Geschwindigkeit von 40 Kilometer gefahren worden, so kann die wahrscheinlich gefahrene Schnelligkeit des Wagens bis zu 12 km. um die errechneten 40 km herumliegen, sowohl nach unten wie nach oben.

3. Stoppen durch zwei Beamte mit einer Uhr.

Hier ist die Genauigkeit wesentlich grösser, die Fehlergrenze wesentlich geringer. Das Stoppen erfolgt in der Weise, dass ein Beamter an der Einfahrtstelle, der andere Beamte an der Ausfahrtstelle der Strecke steht, gewöhnlich in Zivil und wenn möglich versteckt, doch so, dass die Beamten selbst einander sehen können. Bei der Einfahrt des Wagens gibt der dort stehende Beamte seinen Kollegen ein Zeichen mit der Hand. Hat der Beamte an der Einfahrtstelle der Strecke die Uhr, so wird er in dem Moment der Einfahrt des Wagens mit der linken Hand die Stoppuhr in Gang bringen, mit der rechten Hand seinem Kollegen das Zeichen geben, sodann den Wagen nachsehen, die hinten angebrachte Nummer ablesen und aufnotieren. Sein Zeichen bedeutet für den anderen Kollegen, der ja die Strecke und damit die Einfahrt des Wagens auch übersieht, dass dieser Wagen abgestoppt werden soll. Der Beamte in der Ausfahrt gibt in dem Moment, wo der Wagen sein Merkzeichen passiert, ebenfalls ein Winkzeichen, auf welches der Beamte mit der Uhr aufmerken muss, weil er in dem Moment des Winkens die Uhr abzustoppen hat.

Der Beamte an der Ausfahrt schaut auch den Wagen nach, stellt die Nummer fest, schreibt sie sich ebenfalls auf und schreibt ebenfalls die Fahrtrichtung sowie die ungefähre Zeit des Passierens nach seiner Taschenuhr auf.

Der Beamte mit der Uhr muss auch die ungefähre Zeit nach seiner Taschenuhr aufschreiben, damit die Identität des gestoppten Wagens festgestellt wird. Kommt ein Wagen aus der entgegengesetzten Richtung, so gibt der Beamte ohne Uhr sein Winkzeichen. Der Beamte mit der Uhr setzt die Stoppuhr in Gang und stoppt bei der Durchfahrt durch sein Merkzeichen wieder ab. Beide schreiben Tageszeiten und Nummer auf u. s. w. Nach Beendigung der Razzia werden die Uhrzeiten verglichen. Soweit diese keinen Zweifel ergeben, erfolgt bei Ueberschreitung der zulässigen Geschwindigkeit die Anzeige.

Dieses Verfahren versagt vollkommen, wenn die Fahrzeuge rudelweise kommen, wie dies sehr oft bei Krafträdern der Fall ist, oder wenn die Fahrzeuge nahe hintereinander fahren und gleichzeitig in der Stoppstrecke sind. Bei rudelweise fahrenden Krafträdern ist das Abstoppen eines einzigen Rades nicht möglich. Bei der gleichzeitigen Anwesenheit mehrerer Wagen in der Stoppstrecke ist es dem Beamten in der Einfahrt nicht möglich, zwei Wagen hintereinander abzustoppen. Der Beamte an der Ausfahrt weiss nicht genau, welcher der in der Stoppstrecke befindlichen Wagen abgestoppt worden ist. Er gibt schematisch bei jedem der die Ausfahrt passierenden Wagen das Winkzeichen, dann steht nicht