

den Zeiten des Arbeitsbeginns und des Feierabends. Ist gegen 7.10 Uhr ein Moped zu hören, wird dies klar Nachbar X zugewiesen. Sonst kommt nur noch der Bäckerwagen. Alles andere gehört nicht in die Gegend und fällt auf.

5.13 Observation bei Dunkelheit

Dunkelheit hat bei der Observation Vor- und Nachteile. Hauptvorteil ist, dass die Zielperson nicht die Besatzung des Observationsfahrzeuges und oft auch keine Fahrzeugtypen erkennen kann. Sie muss sich an der Silhouette und am Erscheinungsbild der Scheinwerfer orientieren. Die Beobachtungsmöglichkeiten im Rückspiegel sind wegen der Lichtverhältnisse und weil sich der Fahrer stärker konzentrieren muss, eingeschränkt.

Andererseits sind auf einsamen Straßen nachfahrende Fahrzeuge kilometerweit zu sehen. Nach jedem Abbiegen fallen folgende Kfz viel deutlicher auf als tagsüber. Aus der Praxis sind spezielle Vorrichtungen bekannt, die das Scheinwerferlicht, die Rückleuchten und die Bremslichter verändern können, doch muss vor solchen Praktiken ausdrücklich gewarnt werden. Bedenklich ist es auch, einzelne Scheinwerfer ein- und auszuschalten oder die Leuchtkraft zu verändern, um dadurch den Zielpersonen vorzutäuschen, es würde ein anderes Fahrzeug hinter ihnen fahren.

Bei der Fahrzeugerkennung sind die eingeschränkten Sichtverhältnisse bei Dunkelheit auch für die Observanten nachteilig. Es ist schwierig, auf bestimmte Distanzen klar zu bestimmen, ob es wirklich noch das Zielfahrzeug ist, das vor dem Observationsfahrzeug fährt. Die Gefahr ist groß, dass einem typähnlichen Fahrzeug gefolgt wird. Das Kennzeichen ist nicht immer erkennbar, besonders wenn Fremdfahrzeuge zwischen Zielfahrzeug und O-Kfz fahren. Deshalb ist es wichtig, sich die Besonderheiten des ZF einzuprägen. Zum Beispiel das typische Passagierbild (wie viele Personen mit welchen weithin erkennbaren Charakteristika), das hintere Lichterscheinungsbild (bedingt durch Verschmutzung und Abnutzungsgrad „strahlen“ nicht alle Leuchten gleich intensiv) und auch auf Distanz erkennbare Besonderheiten und Defekte.

Bei nächtlichen Observationen muss im Stadtverkehr oder auf vielbefahrenen Strecken dem Zielfahrzeug auf kürzere Distanzen gefolgt werden, da die Gefahr des Verlierens ungleich höher als tagsüber ist; auf einsamen Landstraßen ist dagegen wegen der weithin sichtbaren Lichter ein wesentlich größerer Abstand möglich als tagsüber.

5.14 Observation anderer Fahrzeuge

5.14.1 Observation von Lkw

In diesem Zusammenhang gibt es vier Probleme zu beachten, nämlich:

- Der Lkw fährt deutlich langsamer als ein Pkw.
- Vor Steigungen wächst sich das zum Extrem aus (Lkw nutzen dann meist die Kriechspur, die praktisch von keinen anderen Verkehrsteilnehmern befahren wird).
- Es gibt ein solidarisches Verhalten unter den Lkw-Fahrern (gegenseitige Warnungen).
- Die Lkw-Fahrer stehen untereinander durch CB-Funk in Kontakt.

Ein Lkw wird am besten durch einen Klein-Lkw observiert. Im Inneren können bis unter die Dachkante (leere) Kartons gestapelt werden, die zum einen die angepasste Geschwindigkeit legendieren, zum anderen gute Beobachtungsmöglichkeiten zulassen, falls der Ziel-Lkw irgendwo stoppt. Um echte Fracht vorzutäuschen, kann Ballast (z. B. Steinplatten) mitgeführt werden.

Wird ein Pkw eingesetzt, gibt es mehrere Möglichkeiten, die langsame Geschwindigkeit zu legendieren:

- am Steuer sitzt ein „älterer Herr“ (der kann kunstvoll zurechtgemacht sein),
- ein Paar genießt in einem offenen Cabrio das luftige Fahrvergnügen,
- es handelt sich um ein älteres Modell

oder

- ein tempobegrenztes Fahrzeug oder einen Kleinwagen („Ente“, Käfer, kleine Fiats – am Lenkrad müssen natürlich dazu passende Personen sitzen).

Kleinwagen oder beladene Klein-Lkw entsprechen am ehesten dem Fahrbild der Lkw.

5.14.2 Fahrrad, Moped, Motorrad

Da ein Fahrradfahrer auf längeren Strecken nur durch einen Fahrradfahrer observiert werden kann, sollte zumindest ein Klapprad in einem der Observationsfahrzeuge mitgeführt werden. Mopeds und Motorräder können dagegen im Regelfall im Stadtverkehr von Pkw observiert werden. Auf Über-