

zeug über den Feld- oder Waldweg auf eine andere Hauptverkehrsstraße zu-
steuert, muss der Bereich umfahren werden, um das ZF im Einmündungsbe-
reich wieder aufzunehmen.

5.11.11 Fahrzeug fährt im letzten Augenblick über eine Ampel- kreuzung

Im Gegensatz zur Observation mit einem Fahrzeug bieten sich beim Einsatz
mehrerer Kfz zwei Möglichkeiten der Abwehr.

- Die Fahrzeugobservation wird im Sinne einer vorgesetzten Reihenobser-
vation durchgeführt. Es befindet sich also ein Kfz vor dem Zielfahrzeug.
Fährt das ZF in einer solchen Situation weiter geradeaus, ist es durch das
vorgesetzte Kfz, das die weiteren Observationsfahrzeuge nachziehen
kann, unter Kontrolle.
- Eigens für diese Fälle wird auf einer Parallelstrecke ein Fahrzeug mitgezogen,
das beim Verlieren des Zielfahrzeuges zum Einsatz kommt. Einige
Praktiker setzen in solchen Situationen bevorzugt Motorräder ein, da
diese über eine erhöhte Mobilität verfügen und auch bei Staulagen oper-
ativ handlungsfähig bleiben.

5.11.12 Raserei auf der Autobahn

Ein ständig mit Höchstgeschwindigkeit auf der Bundesautobahn fahrender
Pkw kann höchstens mit Motorrädern observiert werden. Bei solchen Ge-
schwindigkeiten können nur noch wenige Pkw folgen, die sich dadurch im
Sichtfeld der Zielperson befinden. Bei PS-starken Kfz-Typen der Zielperson
müssten die Observationsfahrzeuge schon stärker motorisiert sein, da sonst
eine Ablösung in den Positionen nicht möglich wäre. Die Verkehrslage auf
den Bundesautobahnen lässt solche Hochgeschwindigkeiten aber meist nur
nachts und fernab der Ballungsräume zu.

Gegenmaßnahmen: Ein Fahrzeug fährt mit Hochgeschwindigkeit vorweg
oder Einsatz legaler Ortungssysteme und/oder eines Motorrades.

5.12 Abstand und Positionswechsel

Genau wie bei der Fußobservation sind die richtigen Abstände zum ZF be-
deutsam, für die vor allem drei Faktoren bestimmend sind:

- Der Grundsatz der Deckung (so weit weg wie möglich).
- Das Prinzip der Handlungsfähigkeit (so dicht dran wie möglich).
- Licht- und Sichtverhältnisse.

Im dichten Stadtverkehr und bei etwa gleichem Fahrtempo aller Verkehrs-
teilnehmer bieten mehrere „Hilfsobservanten“, sprich Fremdfahrzeuge eine
ideale Deckung. Gleichzeitig kann sich ein derartiger „Puffer“ als hinderlich
erweisen, und zwar

- wenn das Zielfahrzeug beispielsweise auf eine Abbiegespur fährt und die
Ampelschaltung oder die Verkehrslage bei „Grünlicht“ nur das Passieren
von ein paar Fahrzeugen erlaubt

oder

- wenn die Fremdfahrzeuge langsam weiterfahren, während das ZF be-
schleunigt und ein Überholen nicht möglich ist.

In solchen Fällen muss eben ein „Hilfsobservant“ genügen. Da dieses
Fremdfahrzeug jederzeit abbiegen oder stoppen kann, muss zumindest zeit-
weise dem ZF unmittelbar und ohne jegliche Deckung gefolgt werden.
Wichtig ist, dass das Observationsfahrzeug bei diesem Nahkontakt keinen
unnatürlichen Abstand zum Zielfahrzeug hält. Die verkehrsbedingt üblichen
Abstände sind einzuhalten. Praktiker berichten, dass unerfahrene Observan-
ten, die unvermittelt in das Sichtfeld der Zielperson geraten sind, instinktiv
versuchen, den Vorteil des größeren Abstandes auch in solchen Fällen auf-
rechtzuerhalten, was aber nicht nur ein sinnloses Unterfangen ist, sondern sie
erst recht auffällig werden lässt.

In solchen Fällen hilft nur die Flucht nach vorn und ein kräftiger Schuss
Kühnheit. Nicht verstecken (das entspräche der Logik, sich die Augen zuzu-
halten, um dadurch unsichtbar zu werden) und hinter dem ZF bleiben, als
wäre dies die Normalität in Reinkultur! Stoppt das ZF, muss unbedingt dicht
herangefahren werden. Dadurch wird das amtliche Kennzeichen als wichti-
ges Identifikationsmerkmal verdeckt.

Während der Abstand im Stadtverkehr gering bleiben muss, kann er auf
Fernverkehrsstraßen je nach Verkehrsdichte und Sichtmöglichkeit auf bis zu
300 bis 600 Meter ausgedehnt werden. Auf Bundesautobahnen oder auto-
bahnähnlich ausgebauten Fernverkehrsstraßen sind Abstände von bis zu ei-
nem Kilometer möglich, sofern das Zielfahrzeug noch unverwechselbar er-
kennbar bleibt.

Auf Fernverkehrsstraßen und Bundesautobahnen muss indessen dichter auf-
geschlossen werden, wenn an Abfahrten/Dreiecke/Kreuze/Raststätten/
Parkplätze herangefahren wird. Auf den neueren Landkarten im Maßstab
von 1:100000 (in einigen Fällen auch die mit 1:200000) sind nicht nur die