

weite ist. Der Abstand zwischen O-Kfz 3 und O-Kfz 1 sollte jedoch zunächst großzügig bemessen sein, da immer die Möglichkeit besteht, dass das ZF plötzlich wendet und dann O-Kfz 3 an die Spitze rückt.

Variante 2: Im Gegensatz zu Variante 1 nimmt O-Kfz 1 direkt die Verfolgung des ZF auf. Der Nachteil dieser Methode kann dadurch gemildert werden, dass die weiteren O-Kfz schnell die Ablösung des O-Kfz 1 übernehmen. In der Anfangsphase der Observation kann dies alle paar 100 Meter erforderlich sein.

Variante 3: Ein gedeckter Fußobservant oder ein Observant, der sich in einer verdeckten Beobachtungsstelle befindet, benachrichtigt die taktisch sinnvoll positionierten O-Kfz, sobald sich das ZF in Bewegung setzt und nennt Fahrtrichtung, Tempo, Besonderheiten.

Variante 4: Auf ausgesprochenen Anliegerstraßen ist in vielen Fällen eine Aufnahme in der Nähe des Zielobjektes nicht möglich. Dieser Nachteil wird aber zumeist von dem taktischen Vorteil aufgehoben, dass diese Straßen nur sehr wenige Zu- und Ausfahrtmöglichkeiten haben, im Regelfall eine bis zwei. Hier kann möglicherweise mit der Besetzung der Zufahrt(en) das gesamte Wohngebiet unter Kontrolle gehalten werden. Das Zielfahrzeug kann beim Passieren dieser Kontrollpunkte aufgenommen werden.

#### 5.10.2.2 Deckungen nutzen

Wie bei der Fußobservation ist jede mögliche Deckung zu nutzen. Diese besteht in diesem Fall aus Fremdfahrzeugen, die zwischen dem ZF und dem O-Kfz fahren, auch „Hilfsobservanten“ genannt. Im dichten Verkehr mit vielen Lichtsignalanlagen und Abbiegemöglichkeiten sollte die Anzahl der „Hilfsobservanten“ aber nicht mehr als zwei, maximal drei betragen, da sonst die Handlungsmöglichkeiten eingeschränkt sind. Vor Kreuzungen, Einmündungen und Abfahrten muss immer dichter aufgeschlossen werden.

Sind mehrere O-Kfz im Einsatz, fahren diese hintereinander in einer Reihe, wobei die Fahrspur des ZF maßgeblich ist. Nur wenn dieses über Gebühr oft die Spur wechselt, sollten die O-Kfz unterschiedliche Spuren benutzen. Auffällige Fahrmanöver müssen unbedingt vermieden werden.

#### 5.10.2.3 Funkkommunikation

Im Gegensatz zur Fußobservation sind bei der mobilen Observation Funkkommunikationsmittel unverzichtbar. Das Fahrzeug in der A-Position muss den nachfolgenden Kfz regelmäßig folgende Daten durchgeben:

- Standort (in der Stadt Straße und Höhe Hausnummer, auf Landes- und Bundesstraßen/Bundesautobahnen die an den entsprechenden Markierungen ablesbaren Kilometerangaben [zusätzlich Orts- und Abfahrtsangaben], auf untergeordneten Straßen ohne „Kilometersteine“ Ortsangaben mit geschätzten Entfernungangaben),
- Richtungsveränderungen (abbiegen, wenden),
- Geschwindigkeit,
- Besondere Verhaltensweisen.

Bei allen Meldungen müssen immer auch markante Gebäude/Punkte genannt werden. Beispielsweise: Passieren Wasserturm, 20-stöckiges Hochhaus in Plattenbauweise, Schloss, Baustellenanfang, Baustellenende, Mühle, Wäldchen usw. Auf jeden Fall sollte regelmäßig auch die Uhrzeit genannt werden. Dies ermöglicht einen ständigen Uhrenvergleich und dient als Maßstab für Zeit-Weg-Berechnungen der nachfolgenden Kräfte.

Auf Bundesautobahnen und Bundesstraßen oder auf anderen Straßen, auf denen die Fahrzeuge in den A- und B-Positionen keinen gegenseitigen Sichtkontakt haben, sind die per Funk abgesetzten Standortmeldungen besonders wichtig. Schließlich gibt es im Straßenverkehr ständig Hemmnisse wie Staus, zähes Vorankommen, Ampeln, nach links abbiegende Fahrzeuge, die wegen des Gegenverkehrs nicht von der Stelle kommen und alles blockieren und vieles andere mehr. Die durchgegebene Geschwindigkeit ist deshalb als alleiniger Orientierungsmaßstab untauglich.

Durch regelmäßige Standortmeldungen, möglichst kombiniert mit der Angabe markanter Punkte, wird erkennbar, inwieweit sich der Abstand zwischen A und B verändert hat. Durch den Vergleich der Kilometerangaben oder „Kilometerstein“ (Beispiel: A ist fünf Kilometer von Z-Stadt entfernt, die B gerade durchfährt, beim nächsten meldet sich A in einer ähnlichen Situation, aber aus einem sechs Kilometer entfernten Ort. Also muss B aufholen). Auf allen Straßen lassen sich gravierende Abstandsveränderungen auch durch gutes Kartenmaterial ermitteln. Ein ständiger Vergleich des eigenen Standortes mit dem des A-Fahrzeuges macht bedeutsame Abweichungen deutlich.

### 5.11 Besondere Fahrmanöver der Zielperson

Solange das ZF geradeaus fährt, ist es normal, dass weitere Fahrzeuge denselben Weg einschlagen. Erst nach mehreren nachvollzogenen Abbiegemanövern würde den meisten Autofahrern ein permanent nachfolgendes Fahrzeug auffallen. Auf dicht befahrenen Geradeausstrecken sollte die A-Position