

Zeitschrift: Zeitlupe : für Menschen mit Lebenserfahrung
Band: 84 (2006)
Heft: 3

Artikel: Dafür und dagegen : machen die neuen Radarfallen Sinn?
Autor: Hämmerle, Andrea / Schorderet, Edgar
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-723001>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. [Voir Informations légales.](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 09.11.2024

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>



BILDER: RDB/SOBLI/SABINE WUNDERLIN, ZIG, EDOUARD RIEBEN

Machen die neuen Radarfallen Sinn?

Rund 400 Menschen sterben in der Schweiz jährlich im Strassenverkehr, Tausende werden verletzt. Gefragt sind Massnahmen, die unsere Strassen sicherer machen. Besonders umstritten sind Radargeräte: Erhöhen sie die Sicherheit, oder helfen sie nur die Staatskasse aufbessern?

Das Wichtigste zuerst: Wer sich an die vorgeschriebene Geschwindigkeit hält, hat von keiner Radar«falle» und von keiner wie auch immer ausgestalteten Kontrolle etwas zu befürchten. Ziel jeder Kontrolle muss die Einhaltung der vorgeschriebenen Geschwindigkeit sein.

Damit ist auch gesagt, dass der oft erhobene Vorwurf der Abzockerei weit an der Realität vorbeizieht. Die Städte und Kantone kassieren nur dann, wenn sich die Fahrzeuglenkerinnen und -lenker nicht an die Verkehrsregeln halten. Wer korrekt fährt, zahlt also auch keine Busse und kann sich stattdessen ein gutes Essen im Restaurant oder einen schönen Ausflug in die Berge gönnen.

Die Geschwindigkeitslimiten werden aufgrund von demokratisch festgelegten Gesetzen definiert. Die Begründung für die Begrenzung der Geschwindigkeiten liegt in erster Linie bei der Sicherheit. Je schneller ein Auto fährt, desto grösser ist das Risiko, einen Unfall zu verursachen. Wer auch nur fünf Stundenkilometer zu schnell unterwegs ist, verletzt



DAFÜR: Andrea Hämmerle, Nationalrat SP GR, Mitglied der Verkehrskommission

unter Umständen eine Fussgängerin (Kind, Seniorin) tödlich – bei korrekter Fahrweise bliebe sie unverletzt!

So gesehen, gibt es gar keine Radarfallen – weder alte noch neue. Es gibt einfach technisch weiter entwickelte, moderne Geräte und alte, ungenauere. Dass nun für die Kontrollen immer mehr neue Geräte eingesetzt werden, ist selbstverständlich. Und damit hängt auch das Problem der Toleranz zusammen. Wenn das Gerät genauer misst, braucht es einen kleineren Toleranzspielraum.

Fazit: die Aufregung über die «Radarfallen» ist ein Stürmchen im Wasserglas – angeblasen von denen, die mit Formel-1-Rennen die Schweiz in Schwung bringen wollen.

Die Einhaltung der Höchstgeschwindigkeit garantiert noch kein sicheres Fahren. Die Anpassung der Geschwindigkeit an die Strassenverhältnisse wie Regen, Schnee, Nebel oder Glatteis ist für die Verkehrssicherheit mindestens so wichtig. Mehr Radaranlagen bedeuten daher nicht zwingend mehr Sicherheit.

Die Verkehrsteilnehmer sind Menschen, und Menschen machen Fehler. Mit einer guten Verkehrsausbildung und Training können die Fehler reduziert werden. Gänzlich reduzieren lassen sie sich nicht, denn eine Vielzahl von Verkehrsregeln und ein Verkehrsschilderwald fordern von den Verkehrsteilnehmern höchste Aufmerksamkeit.

Neben den eingespielten Höchstgeschwindigkeiten – Tempo 120 auf Autobahnen, Tempo 80 ausserorts, Tempo 50 innerorts und Tempo 30 in den Tempo-30-Zonen – gibt es eine Vielzahl von Abweichungen: Tempo 100 in den Autobahntunnels, manchmal aber auch Tempo 80, Tempo 70 ausserorts und Tempo 20 innerorts in Begegnungszonen.



DAGEGEN: Edgar Schorderet, Zentralpräsident Touring Club Schweiz TCS

Für den TCS ist klar, dass für die Durchsetzung der allgemeinen Höchstgeschwindigkeiten Kontrollen notwendig sind. In der Nähe von Schulen und bei Unfallschwerpunkten sind sie auch für die Verkehrssicherheit wichtig. Die Vervielfachung der Radaranlagen löst aber verständlicherweise Unbehagen aus. Es ist leider nicht die Jagd nach mehr Verkehrssicherheit, sondern wohl doch die Jagd nach kleinen Regelverletzungen und damit nach den Busseneinnahmen.

Kritisch überprüft werden müssen dabei nicht die Arbeit der Polizei, sondern die unsinnigen Budgetvorgaben der politischen Behörden, welche den ausführenden Stellen, also der Polizei, kaum eine andere Wahl lassen.