



INFO - BLITZ

Jubiläumsausgabe



Sehr geehrte Info-Blitz Leserinnen und Leser.

In den letzten 2 Jahren hat sich die Zunahme, von falschen E-Mail Info-Blitz Abonnenten, enorm gesteigert. Es kam immer wieder einmal vor, dass jemand eine E-Mail-Adresse bei uns registriert hat, die nicht seine war. Nun ist ein Punkt erreicht, denn wir nicht mehr akzeptieren können. Wir bieten eine Seriöse Dienstleistung an und versenden kein SPAM, doch durch die falschen Registrierungen kommen wir in ein schlechtes Licht. Daher haben wir die Registrierung gewechselt. Das „Opt-In“ Verfahren wurde auf das „Double-Opt-in“ Verfahren geändert. Das heisst: an die registrierte E-Mail-Adresse wird eine E-Mail für die Bestätigung gesendet. Wird dieses E-Mail nicht bestätigt wird, die Adresse automatisch wieder gelöscht!

Daher bitten wir Sie, sollten Sie sich nicht selber registriert haben oder Sie wollen unsere Gratis-Broschüre „Info-Blitz“ nicht erhalten, die E-Mail-Adresse über den Knopf (ABMELDEN) aus unserer Datenbank zu löschen, danke.

Nach der Löschung werden Sie keine E-Mails mehr von uns erhalten. Die SPAM Flut zu bekämpfen liegt auch in unseren Interessen.



INHALT

1. Vorwort
2. Tempo-30 km/h-Zone: Eine neue Abzockmethode?
3. Bundesgericht pfeift Staatsanwälte zurück.
4. Polizei verteilt Bussen schneller und macht Kasse

VORWORT

Es ist unglaublich wie schnell 25 Jahre verfliegen. Die ganze Entstehungsgeschichte ist mir bis in alle Details pressend und es fällt mir schwer zu glauben, dass schon 25 Jahre, seit der Gründung 1993, vergangen sind. Viele Hochs und Tiefs haben uns in dieser Zeitspanne begleitet.

Die Erfolgsgeschichte der Radar-Zentrale.

Remo Tauber, Thomas Mayer und Hans-Rudolf Schenker bildeten die Geschäftsleitung der Firma Sprintel Communications AG, ein Call-Center in Münchenbuchsee im Kanton Bern. Es war unsere selbstauferlegte Pflicht unsere Kunden wie auch Interessenten immer selber zu besuchen. 1992 besuchte ich einen Interessenten und dieser Besuch war der Auslöser für die Radar-Zentrale. Zu dieser Zeit konnte noch niemand ahnen, welche Folgen dies haben wird. Ich zeigte dem Interessenten die Funktion eines Pagers. Es war mein Pager und während ich ihm die Funktionen erklärte kam eine Radar-Meldung auf meinen Pager. Wenn wir drei unterwegs waren und einer von uns eine Radarfall gesehen hat, gab er diese Meldung an die anderen weiter. Der Interessenten war





INFO - BLITZ

Jubiläumsausgabe



sofort begeistert und wollte unsere Call-Center Dienstleistung nur abschliessen, wenn er auch die Radar-Meldungen bekam.

Das konnte ich ihm nicht versprechen, doch es war die Geburtsstunde der Radar-Zentrale. Nach vielen Abklärungen, Umfragen und Planungsarbeit war es Ende Februar 1993 soweit. Die Radar-Zentrale wurde offiziell eingeweiht.

Nach dem Entscheid des Parlaments, Via Sicura am 15. Juni 2012 anzunehmen, wurde die Radar-Zentrale grossen Turbulenzen ausgesetzt. Viele unserer Kunden wollten nicht auf unsere Dienstleistung verzichten, doch das Gesetz verbot uns die Dienstleistung weiterhin in der Schweiz zu erbringen.

Der Verwaltungsrat, der Sprintel Communications AG, hat nach diesem Entscheid des Parlaments entschlossen, die Sprintel Communications AG zu liquidieren.

2013 wurde die Firma Sprintel Communications AG liquidiert und mit ihr sollte auch die Radar-Zentrale geschlossen werden. Da die Radar-Zentrale mein Kind ist und ich sehr viel Herzblut in die Radar-Zentrale investiert habe, konnte ich das nicht zulassen. Ich habe die PCS GmbH (Tochtergesellschaft der Sprintel AG in der Ukraine) und die Radar-Zentrale aus der Liquidation raus gekauft.



Leider hat Remo Tauber 2007, wie auch Thomas Mayer 2013, die Radar-Zentrale verlassen und ich mache seit 2013 alleine weiter.

Mit einem lachenden und einem weinenden Auge schaue ich zurück. Das lachende Auge zeigt mir die vielen schönen Stunden mit unseren Kunden wie auch Mitarbeiterinnen, die sich voll und ganz für die Radar-Zentrale eingesetzt haben. Das Weinende Auge ist der Verlust von Arbeitsplätzen in der Schweiz. Durch den Via Sicura Entscheid haben

viele, sehr gute und loyale Mitarbeiterinnen, ihre Arbeit verloren. Dieser Verlust schmerzt mich heute noch.

Das Leben geht weiter und ich betreibe, mit einem tollen Team, die Radar-Zentrale aus der Ukraine weiter. Das ganze Radar-Zentrale Team wie auch ich, danken Ihnen für die sehr gute Zusammenarbeit und hoffen, dass Sie weiterhin so toll zu uns stehen.

Mit freundliche Grüssen und allzeit gute Fahrt.

Hans-Rudolf Schenker

Tempo-30 km/h-Zone: Eine neue Abzockmethode?

Immer mehr Kantone und Gemeinden wollen die Höchstgeschwindigkeit auch auf den Hauptstrassen auf 30 km/h setzen. Da es immer weniger „Temposünder“ gibt, muss natürlich eine andere einträgliche Alternative her.

Die Stadt Zürich plant auf mehr als 100 Strassenabschnitten die Geschwindigkeit zu reduzieren. Die Geschwindigkeit soll von 50 km/h auf 30 km/h und von 60 km/h auf 50 km/h reduziert werden. Angeblich gehe es in erster Linie nicht um die Verkehrssicherheit, sondern um den Lärmschutz für die Anwohner zu senken. Im Augenblick ist dieses Vorhaben noch durch Einsprachen blockiert.

Das Sehen einige bürgerliche Politiker nicht so und daher sind die Radarkästen ein Politikum. Der Vorwurf ist korrekt: Die Blechpolizisten sind die meisten nur für die Abzockerei aufgestellt. Im Zürcher Gemeinderat gibt es von der SVP regelmässig Anfragen, die den Nutzen für die Sicherheit infrage stellen und in denen der Stadt vorgeworfen wird, ledig-



INFO - BLITZ

Jubiläumsausgabe



lich die Stadtkasse zu füllen. Ebenso gewohnt fällt die Antwort der Stadt aus: Geschwindigkeitsüberwachungsanlagen seien ein Mittel der Unfallprävention, sie dienten zudem der Verkehrsberuhigung sowie der Reduktion von Schadstoff- und Lärmemissionen.

Also keine Verkehrssicherheit, sondern nur Geldmacherei!

Obwohl Zürich, aufgrund von der Verminderung der Busseneinnahmen, neue Messgeräte installiert hat, gingen die Geschwindigkeitsübertretungen weiterhin zurück: Von ca. 420'000 im Jahr 2011 gingen die Übertretungen über 50'000 zurück. Im Jahr 2015 wurden noch knapp 368'000 Übertretungen geahndet. In diesem Zeitraum gingen die Busseneinnahmen von 25.5 auf 20.2 Millionen Franken zurück. Die Zahlen für 2017 liegen gemäss Stadtpolizei noch nicht vor; sie würden sich im Rahmen von 2016 bewegen.

Auch in anderen Städten gehen die Übertretungen und Erträge zurück. Die Verkehrspolizei Basel-Stadt schreibt, dass der Rückgang auf die steigende Bekanntheit stationärer Anlagen zurückzuführen sei, aber auch mit dem Alter der Apparate einhergehende Ausfälle sowie Baustellen hätten Schwankungen zur Folge. Bianca Liechti, Mediensprecherin der Stadtpolizei Winterthur, sagt, die Bekanntheit führe zu einer verbesserten Verkehrsdisziplin und «wahrscheinlich auch mehr Verkehrssicherheit an den ausgewählten Standorten». In der Bekanntheit der stationären Standorte sieht auch Judith Hödl einen Grund für den Rückgang in Zürich.

Für die Radar-Zentrale macht Tempo 30 aus Sicherheitsgründen und auch zur Beruhigung von Wohnquartieren durchaus Sinn. Kein Verständnis haben wir dafür, dass Städte und Gemeinden „unter dem Deckmantel der Lärmschutzverordnung des Bundes“ das Tempo auch auf Hauptstrassen und Quartierstrassen mit übergeordneter, quartierverbindender Funktion bewilligt. Heute sind z. B. 80 Prozent der Gemeindestrassen der Stadt Zürich mit Tempo 30 belegt, wird alles wie geplant umgesetzt, sind es bald 95 Prozent. Andere Städte und Gemeinden folgen dem unsinnigen Beispiel der Stadt Zürich.

Temporeduktion hat keine Wirkung

Verschiedene Tests haben ergeben das Tempo 30 die richtige Variante ist, um Lärm zu reduzieren. Auch mit Tempo 30 liegt der Lärm über dem Alarmwert. Die Temporeduktion hat keine Wirkung. Hingegen die Veränderung des Strassenbelages (Flüsterbelag) würde um einiges mehr bringen. Für uns ist es klar: Wenn schon eine Massnahmen ergriffen wird, muss diese auch etwas bewirken. Die Temporeduktion von 50 auf 30 km/h bringe hingegen keine Lärmreduktion. In der 30 km/h Zone kann nur im zweiten Gang gefahren werden (ca. 2300 U/m) denn der dritte Gang ist schon zu hoch und die erlaubte Geschwindigkeit kann nicht eingehalten werden. Andererseits wird in der 50 km/h Zone im vierten Gang oder im fünften Gang gefahren (ca. 2000 U/m).

Was den Verbrauch angeht haben wir, durch qualifizierte Gespräche mit dem Autohersteller, abgeklärt.

Die Autoindustrie wie auch die Reifenhersteller trimmen Ihre Fahrzeuge und Reifen auf 50 km/h. Der Verbrauch bei Tempo 30 ist bis zu 40 % höher als bei 50 km/h (niederer Gang, höhere Drehzahl). In modernen Autos kann jeder über den momentanen Verbrauch ganz einfach nachvollziehen. Rechnet man, das zusätzliche beschleunigen nach der 30er Zone liegt der Verbrauch fast 100 % höher.

Mit dem Lärm verhält sich das genauso. Auch hier haben Auto- und Reifenhersteller bei 50 km/h Ihre Bestwerte. Daher ist das Argument Lärm und Umwelt nichts anderes als Ideologie. Unserer Meinung nach leidet auch die Sicherheit durch die 30er Zonen. Wechselgeschwindigkeit wie auch Unaufmerksamkeit gehören zu den häufigsten Unfallursachen.

Die Kinder, die angeblich gefährdet sind, werden bereits heute durch Zebrastreifen, Ampeln und selbstverständlich auch durch Zonen geschützt, in denen langsam gefahren wird. Allerdings sieht man heute nur noch sehr wenige Eltern, die Ihren Kindern Ver-



INFO - BLITZ

Jubiläumsausgabe



kehrserziehung an der Strasse erklären. 30 km/h gehören an Schulen, Kindergärten und in Wohngebieten.

Ebenso müssen Massnahmen verhältnismässig und sinnvoll sein. Es darf nicht sein, dass die Zwängerei einiger Politiker, unter dem Deckmantel Lärmschutz, eine erhebliche Einschränkung der Mobilität auf den Strassen durch zwingen. Ebenso bezweifeln wir, dass die Gutachten die Besonderheiten der einzelnen Strassen berücksichtigen oder einfach zugunsten der Auftragsgeber ausgestellt wurden.

Sogar das Bundesamt für Strassen „ASTRA“ beurteilt die Tempo 30 km/h Zonen als schlechteste Variante, um den Lärmpegel zu senken. Die geht aus einer Stellungnahme hervor, die das ASTRA zuhanden des Bundesgerichts eingereicht hat.

Mehr Verkehr in den Quartieren

Unsere Strassen bestehen aus mehreren Netzhierarchien. Die Kanalisierung des Verkehrs wird durch diese festgelegt und dient der optimalen Verkehrsführung. Jede Strasse erfüllt ihren Zweck, ob Wohnstrasse oder Hauptstrasse, wenn nun alle Strassen gleichgesetzt werden, dann wird der Verkehrsteilnehmer sich den nächsten Weg suchen.

Ohne diese festgelegte Kanalisierung auf eine Hauptstrasse wird der Verkehr zukünftig wieder durch die Quartiere erfolgen. Die Zeitgewinnung wird dadurch aufgehoben und es besteht kein Anreiz auf der Hauptstrasse zu fahren. Zudem kann der Fahrzeuglenker nicht mehr erkennen, auf was für einer Strasse (Quartier- oder Hauptstrasse) er sich befindet. Kein Fahrzeuglenker kommt auf die Idee. Dass, es sich bei einer enorm breiten uns guten Strasse sich jetzt plötzlich um eine Quartierstrasse handeln soll. Da es keine Hauptstrassen mehr gibt, muss automatisch Rechtsvortritt gelten, was neue Probleme für die Fahrzeuglenker ergibt.

Zudem verleitet eine so ausgeprägte Strasse die Fahrzeugführer, trotz Signalisation dazu schneller zu fahren. Das ist vielleicht auch gewünscht, um dem Bussenrückgang entgegenzuwirken.

Kurze Zusammenfassung der Geschwindigkeitsbegrenzung.

Bis 1959 gab es in der Schweiz kein allgemeines Tempolimit. Höchstgeschwindigkeiten waren nur punktuell mit Tafeln signalisiert. Die Geschichte des Tempolimits, begann in der Schweiz am 1. Juni 1959, als innerorts eine flächendeckende Geschwindigkeitsbegrenzung von 60 km/h eingeführt wurde. 1. Juli 1980 wurde, in ausgewählten Ortschaften, innerorts 50 km/h versuchsweise eingeführt.

Am 1. Januar 1984 wurde der Versuch in ein Generell 50 km/h innerorts umgewandelt und galt ab sofort in der ganzen Schweiz.

Dem VCS hingegen war das nicht genug. Er wollte ein generelles, schweizweites Tempo -30-Limit innerorts und lancierte die Initiative «Strassen für alle», die am 4. März 2001 zur Abstimmung kam. Das Stimmvolk wollte davon nichts wissen, nur mickrige 20,4 Prozent legten ein Ja in die Urne.

Jetzt versuchen gewisse Politiker das Ganze, einfach durch die Hintertür, doch noch zu erreichen.

Obwohl diesen Politiker bewusst ist, dass der Verkehrsfluss in nicht mehr gewährleistet ist.

Wo ist der Sinn? Es werden Millionen investiert, damit die Städte umfahren werden können und der Stadtverkehr kann nicht mehr bewältigt werden. Die Hauptstrassen werden zu Schleichstrassen und um dem entgegenzuwirken, müssen die Durchfahrtsstrassen eine gewisse Kapazität haben.

Das Verkehrsberuhigungsgejammer von fanatischen Politikern, ist nur dazu da damit diese auch eine Möglichkeit haben sich zu profilieren. Es werden falsche Angaben gestreut, um das Volk dazu zu bringen JA und Amen zu den 30 km/h Zonen zu sagen.



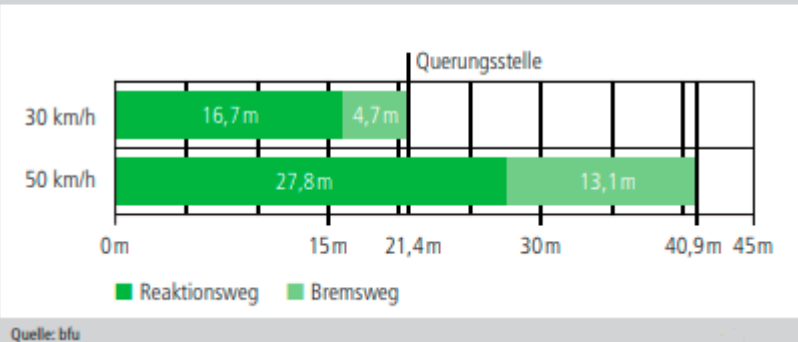
INFO - BLITZ

Jubiläumsausgabe



Falsche BFU-Angaben.

Anhalteweg bei 30 km/h und 50 km/h
bei trockener Fahrbahn



Diese bfu Grafik ist im Umlauf und zeigt falsche Angaben zum Anhalteweg. Diese Angaben haben nichts mit dem Anhalten bei trockener Fahrbahn und ebenso wenig bei nasser Fahrbahn. Unten haben wir Ihnen die Berechnungsformel angefügt und eine korrekte Grafik.

Reaktionsweg

Berechnung Reaktionsweg:

$$\frac{\text{Geschwindigkeit}}{10} \times 3$$

Beispiel mit 50km/h:

$$\frac{50}{10} \times 3 = 15\text{m}$$

Bremsweg

Bremsweg bei nasser Fahrbahn:

$$\frac{\text{Geschw.}}{10} \times \frac{\text{Geschw.}}{10}$$

Beispiel 50km/h:

$$\frac{50}{10} \times \frac{50}{10} = 25\text{m}$$

Bremsweg bei trockener Fahrbahn:

$$\frac{\text{Geschw.}}{10} \times \frac{\text{Geschw.}}{10} - \frac{1}{4}$$

Beispiel mit 50km/h:

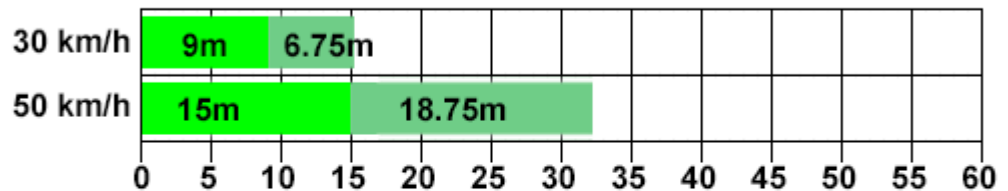
$$\frac{50}{10} \times \frac{50}{10} - \frac{25}{4} = 18.75\text{m}$$



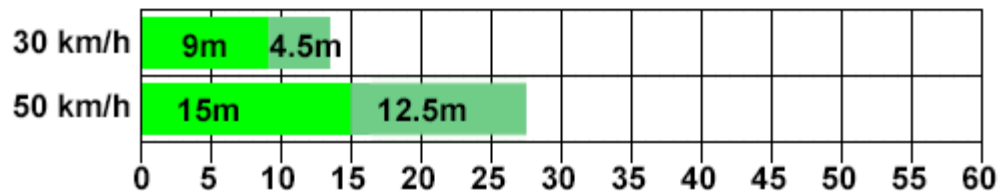
INFO - BLITZ Jubiläumsausgabe



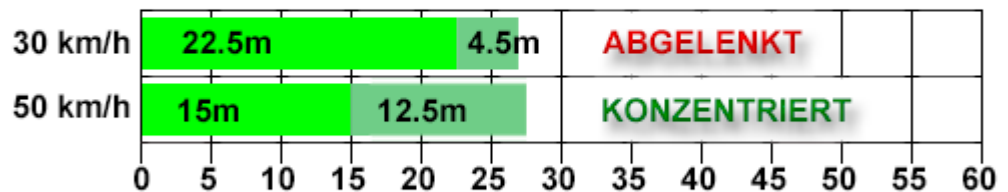
Anhalteweg bei trockener Fahrbahn



$$\text{Reaktionszeit} + \text{Bremsweg} = \text{Anhalteweg}$$



$$\text{Reaktionszeit} + \text{Vollbremsung} = \text{Anhalteweg}$$



$$\text{Ablenkung} + \text{Reaktionszeit} + \text{Vollbremsung} = \text{Anhalteweg}$$

Wir haben in mehreren 30 km/h und 50 km/h Zonen das Fahrverhalten der Verkehrsteilnehmer beobachtet. In der 30 km/h Zonen ist und enorm aufgefallen, dass sehr viele Fahrzeuglenker unkonzentriert unterwegs waren. Viele waren mit dem Handy am Ohr oder in der Hand unterwegs andere haben das Cockpit gereinigt und eine Frau hat sogar Lippenstift aufgetragen. Solches Verhalten konnten wir in den 50 km/h Zonen nicht in dem Mass feststellen. Handy am Ohr kam schon mal vor aber bei weitem nicht so oft wie in der 30 km/h Zonen.

Jeder, der sich mit den Argumenten von den Befürwortern auseinandersetzt, kommt immer wieder mit den gleichen Argumenten bombardiert, egal um was es geht. Wenn keine echten Argumente da sind, müssen immer die Kinder, die Verkehrssicherheit, der Lärm oder der Umweltschutz herhalten. Wie bei den Freiheit und Mobilität einschränkenden Gesetzen, diese dienen immer nur der Verkehrssicherheit. Dabei wurde bis heute nie einen Nachweis erbracht, dass es auch tatsächlich so ist. Dass die Fahrzeuge immer sicherer werden, die Technik enorme Fortschritte gemacht hat, wird nie in Betracht gezogen.



INFO - BLITZ

Jubiläumsausgabe



Mehr Bussen für die Staatskasse!

Es ist ja auch klar, dass dadurch wieder die rückläufigen Busseneinnahmen gesteigert werden können. Es ist enorm schwer die 30 km/h einzuhalten, ein wenig aufs Gas und schon zeigt der Tacho 40 km/h an. Das bestätigt uns die Tempo 30 Zonen Kontrollstatistik des Kanton Bern. Im Schnitt fahren 85 % in den 30 km/h Zonen mit 39 km/h. Dadurch können natürlich gewaltige Bussenbudget erstellt werden, da jeder mit 39 km/h mit 120.- Fr. gebüsst wird.

21 km/h zu schnell in Tempo-30-Zone: Bundesgericht pfeift Staatsanwälte zurück.

Vor wenigen Jahren hat die Schweizerische Staatsanwälte-Konferenz die Sanktionen für Geschwindigkeits-Überschreitungen in Tempo-30-Zonen verschärft. Nach einem Urteil des Bundesgerichts zu einem Fall müssen die Staatsanwälte jetzt über die Bücher.

An einem Donnerstag im Juni, hat es eine 54-jährige Autofahrerin in einer Tempo-30-Zone eilig. Doch sie hat Pech: Zu dieser Zeit war das mobile Radargerät der Regionalpolizei im Einsatz. Es blitzt sie mit 51 km/h – das war 21 km/h zu viel. Die Autolenkerin realisiert das gar nicht. Und nicht im Traum hätte sie daran gedacht, dass sich das Bundesgericht einige Monate später einen Entscheid mit schweizweiten Folgen haben wird.

Die Autolenkerin ist überzeugt, dass es sich um eine Verwechslung handelt oder dass das Radargerät defekt sein muss. Deshalb wurde der Strafbefehl der Staatsanwaltschaft angefochten. Dass dem nicht so ist, stellt das Bezirksgericht fest. Es verurteilt sie wegen grober Verletzung der Verkehrsregeln zu einer bedingten Geldstrafe von 1900 Franken und zu einer Busse von 1200 Franken und die Fahrerlaubnis wurde ihr für 1 Monat entzogen.

Obergericht reduziert Strafe

Das Obergericht gibt ihr auf ihre Beschwerde allerdings teilweise Recht. Es verurteilt sie noch wegen einfacher Verletzung der Verkehrsregeln. Damit entfällt die Geldstrafe, die Busse wird auf 500 Franken reduziert.

Danach akzeptiert die Autofahrerin das Urteil. Dagegen ist es nun die Oberstaatsanwaltschaft, die es weiter ans Bundesgericht zieht und einen Urteilsspruch wegen grober Verkehrsverletzung fordert. Nun haben die Richter in Lausanne die Beschwerde abgelehnt und dem Obergericht Recht gegeben. Die Begründung lässt aufhorchen.

Bundesgericht: Keine grobe Verletzung

Das Bundesgericht verweist im Urteil auf die konkrete Verkehrssituation. "Der fragliche Strassenabschnitt unterscheidet sich nur unwesentlich von einer Innerortsstrasse mit einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h", schreibt es. Begründung: Die Leitlinie in der Strassenmitte an besagter Strasse wurde entfernt, sonst aber wurden bei der Einführung der 30er-Zone vor wenigen Jahren auf bauliche Massnahmen verzichtet. Auch befinden sich keine Schulhäuser oder ähnliches an der Strasse. Das Bundesgericht sieht deshalb keinen Grund, in diesem Fall eine grobe Verletzung der Verkehrsregeln zu beanstanden.

Das Bundesgericht führt explizit aus, dass für eine grobe Verletzung der Verkehrsregeln eine Tempo-Überschreitung von 25 km/h nötig sei, so wie bei Tempo 50. Das steht im Widerspruch zu den Empfehlungen der Schweizer Staatsanwälte-Konferenz (SSK). Gemäss diesen soll eine Überschreitung ab 20 km/h in einer 30er-Zone als grobe Verletzung der Verkehrsregeln geahndet werden. Die Empfehlungen der SSK wiederum wurden im Zuge der Einführung des Verkehrssicherheitsprogramms «Via Sicura» im Jahr 2013 verschärft.



INFO - BLITZ

Jubiläumsausgabe



Polizei verteilt Bussen schneller und macht Kasse!

Über 60 Millionen Franken aus Ordnungsbussen hat die Stadtpolizei Zürich im letzten Jahr eingenommen. Insbesondere wurden Parksünder schneller zur Kasse gebeten.

Die Stadtpolizei Zürich hat ihre Ordnungsbussen-Bilanz 2016 veröffentlicht. Augenfällig: Die Zahl der Parkbussen (503'888) hat deutlich zugenommen, und zwar um 20,7 Prozent. Der Grund ist simpel: Die Beamten haben an der Kulanzzeit gedreht oder wie es im Bericht heisst: Die überdurchschnittliche Zunahme der Parkbussen sind auf die Anpassung der sogenannten Kontrollzeiten zurückzuführen.

Eingeführt wurde der neue Umgang mit Parksündern am 1. Januar 2016. Zuvor durften Autofahrer, deren Parkschein abgelaufen war, darauf hoffen, dass ihre Gesetzesübertretung erst nach Ablauf einer Kulanzzeit von 10 Minuten geahndet würde. Diese Kulanzzeit gilt heute in der Stadt Zürich als Parkzeit. Seit eineinhalb Jahren kann die Polizei deshalb direkt nach Ablauf der Parkzeit eine Busse (40 Franken) austeilen.

Das Radar-Zentrale-Team und Hans-Rudolf Schenker wünschen Ihnen allzeit gute Fahrt.