



## NEWSLETTER JANUAR 2011

### EDITORIAL

#### Sehr geehrte Damen und Herren

Immer mehr komme ich zur Gewissheit, dass Verkehrs- und Geschwindigkeitskontrollen, die für «fehlbare» Verkehrsteilnehmer zum Teil massive Bussen nach sich ziehen, nicht in erster Linie der Sicherheit, sondern vor allem der Äufnung der Staatskassen dienen. Wie ist es sonst zu begründen, dass stationäre oder mobile Radarfallen an völlig übersichtlichen, um nicht zu sagen unbedenklichen Verkehrswegen eingerichtet werden? Und dass Politiker derzeit noch so gerne neue Superradargeräte kaufen? Eigenartige Praktiken – [lesen Sie dazu unseren Artikel](#).



**Max Nötzli**  
Präsident auto-schweiz

Die «Initiative für menschenfreundliche Fahrzeuge», besser bekannt unter dem irreführenden Namen «Stopp Offroader»-Initiative, entpuppt sich je länger, je mehr als veritable Mogelpackung. Viele, die sie unterschrieben haben, würden dies heute wohl nicht mehr tun. [Sehen Sie dazu das Interview](#) mit auto-schweiz-Direktor Andreas Burgener.

Was genau geschieht eigentlich mit den Altautos, die der Verschrottung zugeführt werden? [Lesen Sie in der Rubrik «Ganz schön clever»](#), wie heute über 90 Prozent (!) der ausgedienten Fahrzeuge einer Wiederverwendung zugeführt werden.

Ich wünsche Ihnen eine gute Lektüre.

*PS: Wenn Sie jemanden kennen, von dem Sie glauben, dass er/sie unseren Newsletter ebenfalls gerne lesen würde, danken*

Editorial

Im Scheinwerfer

Scheibenwischer

Freisprechanlage

Im Bild

Ganz schön clever

#### Herausgeber

auto-schweiz  
Vereinigung Schweizer  
Automobil-Importeure  
Postfach 5232  
Mittelstrasse 32  
CH-3001 Bern  
T 031 306 65 65  
F 031 306 65 60  
[info@auto-schweiz.ch](mailto:info@auto-schweiz.ch)

Rückfragen und  
Auskünfte:  
Andreas Burgener,  
Direktor  
Eduard Daetwyler,  
Public Relations  
Ruedi Blessing,  
Technik  
[www.auto-schweiz.ch](http://www.auto-schweiz.ch)



wir Ihnen für Ihre Empfehlung – und für die [Bekanntgabe der E-Mail-Adresse](#).

[Zum Seitenanfang](#)

## IM SCHEINWERFER

### Geldeintreiberei statt Unfallprävention

#### Was tun gegen das Finanzloch in der Kasse?

Der Gemeinderat von Köniz hat kürzlich folgenden Beschluss gefasst: «Eine weitere Radaranlage kaufen, diese auf temporeduzierten Strassen aufstellen und 200 000 Franken mehr an Bussgeldern eintreiben.» Mit mehr Verkehrsbussen und höheren Parkgebühren die Einnahmen erhöhen: Politik arg leicht gemacht!



**Fast alle Kantone und Städte** haben in den letzten Jahren ihre Busseneinnahmen fulminant erhöht. 1990 nahmen alle Kantone zusammen noch 150 Millionen Franken ein – heute sind es mindestens dreimal mehr. Zählt man die Städte und die Gemeinden hinzu, rechnen Experten damit, dass Verkehrssünder jährlich gegen eine Milliarde Franken in den ordentlichen Staatshaushalt überweisen.

**Jährlich bleiben 2,5 Millionen** Autofahrerinnen und Autofahrer in den Radarkontrollen hängen. Nur jeder fünfte Radarstandort gilt laut Experten als sicherheitsrelevant. Und statt die unverantwortlichen Raser treffen die Bussen allzu oft und immer mehr die kleinen Zufallssünder: Weit über 90 Prozent der gebüssten Tempoüberschreitungen sind solche von weniger als fünf Stundenkilometern.

**Dennoch behaupten Polizeicorps** und Bundesbehörden immer wieder, es ginge ihnen darum, Unfälle zu vermeiden. 70 Nationalrätinnen und Nationalräte mögen diesen Beteuerungen nicht mehr glauben. Sie haben einen Vorstoss mit dem Titel «Schluss mit dem Missbrauch von Radarfallen» eingereicht. auto-schweiz unterstützt dieses Bestreben.

**Die Behörden allerdings** geben Vollgas in die andere Richtung. Derzeit rüstet sich der Bund überwachungstechnisch hoch. Big Brother nimmt Platz auf dem Hintersitz: In Arisdorf und Aigle sind Hightech-Radaranlagen im Test, die beim Kontrollportal alle (!) vorbeifahrenden Autonummern fotografieren und die Durchfahrtszeiten aller Autofahrer registrieren. Und in Genf ist ein neuer «Superradar» im Testeinsatz, der gleichzeitig 22 Autos über eine Distanz von 500 Metern überwachen kann.

**Bis zu 40 Prozent mehr Busseneinnahmen** sind möglich mit diesen Gerätschaften. Denn die neuen Superradare können mehr als die bisherigen Blechpolizisten, welche sich auf Temposünden und Rotlichtüberfahren konzentrieren mussten. Kein Wunder, sind die Bestellbücher voll, stehen die Polizeibehörden aus Städten und Kantonen Schlange: Die Hersteller lassen öffentlich verlauten, dass sie im Jahr 2011 mit 100 Verkäufen rechnen.

**Es sei das Selbstverständliche hier unterstrichen:**

Unverantwortliche Verkehrsteilnehmer gehören bestraft, streng bestraft. Und ehrliche behördliche Sicherheitsbemühungen verdienen Unterstützung. Radarüberwachungen an unfallträchtigen Stellen – sie sind notwendig und bedürfen keiner Diskussion.

**Aber der Staat** soll nicht mit Lappalien von kleinen Verkehrssündern Millionenbeträge eintreiben und diese Einnahmen aus budgetpolitischen Überlegungen gar noch ausweiten wollen. Geldeintreiberei statt Unfallprävention: Den Könizer Politikern gebührt Lob – so unverfroren und gleichzeitig ehrlich wurde noch nie zugegeben, dass Verkehrsüberwachung nicht der Sicherheit, sondern der Fiskalpolitik dienen soll.

[Zum Seitenanfang](#)

## **SCHEIBENWISCHER**

**Die neuen Superaugen – noch dürfen sie nicht alles sehen, was sie sehen könnten**

**Der neue Superradar** – eine Weltneuheit – heisst TraffiStar SR590 und hat seit Kurzem seinen

festen Standplatz in Genf (am Ende der Mont-Blanc-Brücke). Anders als frühere mobile oder stationäre Radargeräte kann er nicht nur Rotlichtüberfahrer oder Tempoüberschreiter schnappen, sondern neu auch Drängler, Linienüberfahrer, Fussgängerstreifenüberfahrer, Velospuranschneider, Falschabbieger und was der Verstromöglichkeiten mehr sein mögen. Auch Velofahrer und Fussgänger geraten in den Fokus des Superauges.



**22 Fahrzeuge überwacht** der TraffiStar gleichzeitig und kann dabei zehn Verkehrsregelverstösse registrieren. Technisch gesehen wird nicht wie beim Blechpolizisten ein einziger Strahl gesendet, der die Kamera auslöst, sondern ein ganzer Fächer von Strahlen. Das heisst: Geschwindigkeiten, aber auch Abstände oder Winkel zwischen den Autos können fortlaufend festgestellt werden. Sünder werden nicht mehr nur in einem Bild, sondern in Sequenzen – vier Bilder vor der Übertretung, zwölf danach – erfasst. Sie machen ihre Bilder in einem Abstand von 266

Millisekunden. Vor allem für eine allfällige richterliche Beurteilung sind die Sequenzkameras hilfreich.

**Ein weiteres Wort**, das man sich merken muss, heisst Abschnittsgeschwindigkeitskontrolle – im amtsdeutschen Kürzel AGK. Bei Arisdorf (A2, Fahrtrichtung Süd) und zwischen Aigle und Bex (A9) sind zwei dieser AGK-Anlagen im Test, eine dritte ist im mobilen Einsatz. Bei der Eingangskontrolle werden bei diesem neuartigen Messsystem alle Autonummern fotografiert. Beim Ausgangsportal ermittelt ein Computer für jedes Auto die mittlere Geschwindigkeit. Dies geschieht mittels zehn im Boden verlegter Induktionsschleifen. Nur wenn eine Übertretung sicher sei, werden die Daten gespeichert und der Polizei übermittelt; alle anderen Daten würden sofort gelöscht, sagen die Kontrollverantwortlichen.

**Die Anlagen** müssen nach der Testphase noch von den zuständigen Behörden zertifiziert werden und sollen nur der Tempoüberwachung auf Nationalstrassen dienen. Auch für den Genfer Superradar besteht bisher nur eine Bewilligung, Rotlicht- und Geschwindigkeitsübertretungen zu ahnden. Doch wie beschrieben: Die neue Generation von Kontrollgeräten sieht viel, viel mehr.

**Bereits jetzt** lassen Beamte verlauten, für einen weitergehenden Einsatz bräuchte es keine gesetzlichen Anpassungen (Ausnahme: Distanzmessungen zwischen Autos und Beobachtung des Fussgängervortritts). Der Appetit also auf mehr Bussen ist da, der Hunger nach einem flächendeckenden, die ganze Palette von Verkehrsübertretungen abdeckenden Einsatz wird bei nach Einnahmen suchenden Politikern bestimmt wachsen. Denn ein TraffiStar ist für nur 70 000 Franken zu kaufen, eine AGK-Anlage kostet 1,6 Millionen – für Busseneintreiber alleweil eine lohnende Investition, spült doch die «beste» unter den Radaranlagen jährlich rund fünf Millionen Franken in die Behördenkassen. An einem Ort (Hohlstrasse Zürich) übrigens, wo es keinerlei Probleme mit der Verkehrssicherheit gibt.

[Zum Seitenanfang](#)

## FREISPRECHANLAGE

### Im Gespräch mit Andreas Burgener

Was hat Tempo 100 mit der «Stopp Offroader»-Initiative zu tun? Sehr viel – und sie ist eine Gefährdung für die Verkehrssicherheit, weiss Andreas Burgener, Direktor von auto-schweiz, im Videointerview.



[Zum Seitenanfang](#)

## IM BILD

Big Brother is watching you – die neueste Hightech-Radaranlage TraffiStar SR590.



[Zum Seitenanfang](#)

## GANZ SCHÖN CLEVER

### Alte Autos sind Rohstoffquellen

**Gut gemacht:** Sie haben ein neues, energieeffizientes Auto gekauft oder denken daran, ein solches zu kaufen. Was aber passiert mit Ihrem alten Gefährt, mögen Sie sich fragen. Keine Sorge: Heute ist umweltfreundliche Entsorgungstechnologie selbstverständlich. Ein dreistufiges Verfahren sorgt dafür.



**In einem ersten Schritt** zur Entsorgung werden Schadstoffe wie Öl von den sogenannten Wertstoffen getrennt. Verwertbar sind Karosserieteile, Aggregate oder hauptsächlich Katalysatoren, die bearbeitet und in den Wiederverkauf geleitet werden.

**Den zweiten Schritt** vollziehen Hammerpressen. In Shredderwerken werden jährlich gegen 100 000 ausgediente Autos zu Metallpäckli gestanzt und eingeschmolzen. Aus Eisen und Stahl wird neuer Baustahl produziert.

**In der Stufe drei** geht es den nicht rezyklierbaren Stoffen wie Glas, Gummi oder Kunststoff an die Substanz. Die Branche spricht hier von Resh (Reststoffshredder). Hier haben die Autoimporteure Ende der 80er-Jahre Pionierarbeit geleistet und über die Stiftung Auto-Recycling Schweiz eine Verbrennungstechnologie entwickelt. Seit 1996 wurden 700 000 Tonnen Resh in Kehrichtverbrennungsanlagen (KVA) mitverbrannt.

**Heute** ist Rückgewinnung von Ressourcen aus den KVA-Rückständen ein Thema. Auch hier ist die Stiftung Auto-Recycling Schweiz im Projekt ZAR (Zentrum für nachhaltige Abfall- und Ressourcennutzung) aktiv. Alte Autos also sind Rohstoffquellen – mit der Wiederverwendung von Resh wird der Bedarf von 2000 Haushalten oder drei Millionen Litern Heizöl eingespart. Ganz

schön clever: Über 90 Prozent eines Altautos werden in der Schweiz heute stofflich und energetisch verwertet.

[Zum Seitenanfang](#)

[Newsletter abbestellen](#)

[Newsletter online lesen](#)