

Das sympathische Stadtmagazin für Uster und Umgebung

Ausgabe 2/2010

# «Strassenverkehr»



# Impressum Editorial

[www.usterreport.ch](http://www.usterreport.ch)

**Ausgabe 2/2010**

Nr. 106, 18. Jahrgang

## **Uster Report**

Das sympathische Stadtmagazin für Uster und Umgebung.

**Erscheint 6-mal pro Jahr**

## **Redaktionsmitglieder**

Rösli Konrad-Menzi

Verlagsleitung

Patrick Borer

Irene Kistler

Laurenz Steinlin

Nina Wenk

## **Herausgeber**

IEB Verlag AG

Industriestrasse 6

8627 Grüningen

Telefon 043 833 80 40

Fax 043 833 80 44

E-Mail [info@ieb.ch](mailto:info@ieb.ch)

## **Druck**

FO-Fotorotar,

ein Geschäftsbereich der

FO Print & Media AG, 8132 Egg

## **Nächste Nummer**

Redaktionsschluss: 21.4.2010

Erscheinung geplant: 21.5.2010

## **Auflage**

17 500 Exemplare

## **Verkaufspreis**

Jahresabonnement CHF 45.–

*Texte dürfen nicht für andere Veröffentlichungen verwendet werden.*

## **Titelbild**

Strassenverkehr in Uster – nicht weit der Alpen entfernt.

Foto: Nina Wenk

Liebe Leserin, lieber Leser

Diese Ausgabe widmen wir dem Thema «Strassenverkehr». Wir berichten jedoch nicht, wie unter dem Titel anzunehmen wäre, über Sinn und Unsinn von Auto versus öffentlichen Verkehr.

Bei unseren Artikeln beginnt die «Verkehrsreise» bereits bei der Planung, sei dies durch den Stadtplaner, durch Vertreter des Kantons oder der Eidgenossenschaft. Geplant wird von der Privat- bis zur Nationalstrasse, von Velo- bis Wanderweg und hin zu Bahnübergängen, vor allem in Uster...

Nicht nur zur Zeit der Wahlen wird über die Verkehrssituation diskutiert – ein Dauerbrenner, der Meinungen aus allen politischen Richtungen in einer gemeinsamen Lösung vereinen muss. Der Strassenverkehr ist unaufhaltbar. Und Sie lesen Beiträge über Tempo-30-Zonen, welche nach und nach in den Quartieren Einzug halten oder gar über sogenannte «Begegnungszonen», wo zu hoffen ist, dass man sich hier nicht ungewollt begegnet.

Wie aber lernen wir unsere Kinder, im hektischen Strassenverkehr zurechtzukommen? Dank der Polizei, welche unsere Jüngsten lehrt, achtsam und wachsam über die Strassen zu gelangen. Dies gelingt jedoch nur, wenn Alt und Jung aufeinander Rücksicht nimmt, einander respektiert und gemeinsam versucht, Unfälle zu vermeiden.

Mit der vorliegenden Ausgabe können wir allerdings nicht veranlassen, dass der Verkehr wirklich und sinnvoll rollt. Dass jedoch der Verkehr nur funktionieren kann, wenn man gegenseitig Rücksicht nimmt, dazu möchten wir mit unseren Artikeln einen kleinen Beitrag leisten.

*Freie und sichere Fahrt wünscht Ihnen  
Rösli Konrad-Menzi  
Verlagsleiterin*



**Multanova – Die Nr. 1 für Verkehrsüberwachung**



**Überlegene Technologie für Rotlicht- und Geschwindigkeitsmessung.**

Multanova AG | Aathalstrasse 84 | Postfach 39 | CH-8613 Uster  
Tel. +41 (0)43 288 28 28 | Fax +41 (0)43 288 28 29 | info@multanova.ch | www.multanova.ch

# Verkehrskontrolle

## bald flächendeckend

*Für Automobilisten gehören die «Blitzkästen» zum Alltag. Für viele ein unbeliebtes Instrument, dem Fahrer das Geld aus der Tasche zu ziehen, gewährleistet es eben auch die Sicherheit im Strassenverkehr. Die Multanova AG in Uster ist eine von drei in der Schweiz tätigen Unternehmen, die Verkehrskontrollsysteme entwickeln. Dabei gehört der «Blitzkasten» bereits zum alten Eisen. In zwei bis drei Jahren werden wir ein Kontrollsystem haben, welches Raser und rücksichtslose Fahrer härter anpackt, hingegen dem vernünftigen Autolenker etwas mehr Spielraum belässt, da er sich geringe Übertretungen leisten kann.*

Im Gespräch mit Stefan Guggisberg, Verwaltungsratspräsident und Geschäftsführer der Multanova AG, erfahren wir mehr über die Ziele der Verkehrskontrolle, wie die modernen Kontrollinstrumente funktionieren und höchst interessante Details zu einem flächendeckenden Kontrollsystem, welches künftig unser Fahrverhalten regulieren wird.

*Herr Guggisberg, die Verkehrskontrolltechniken setzen sich zum Ziel, den Verkehr sicherer zu machen. Wie erreichen Sie dieses Ziel im Allgemeinen?*

«Grundsätzlich lassen sich Geschwindigkeitsübertretende in drei Gruppen unterteilen. Es sind dies jene, die prinzipiell zu schnell fahren und sich nicht im Geringsten darum kümmern, in welchem Mass sie Gesetze übertreten. Dieser Gruppe begegnen



*Fest montierter «Starenkasten».*

wir mit verschiedenen Technologien und Gerätetypen. Wichtig dabei sind der Überraschungseffekt und die Möglichkeit des sofortigen Einschreitens. Optimale Mittel sind mobile Messgeräte, welche temporär an definierten Standorten – idealerweise bei Gefahrenschwerpunkten, wie zum Beispiel Kindergärten, Schulen, Spitälern – aufgestellt werden. Die erste Gruppe wird meistens mit massiven Übertretungen registriert. Im Volksmund nennt man diese dann «Raser». Die zweite Gruppe beinhaltet die sportlichen Fahrer, welche nicht grundsätzlich zu schnell sind, grösstenteils gut und modern ausgerüstete Fahrzeuge benutzen und in der Regel, nur marginale Übertre-

tungen begehen. Dieser Kategorie begegnen wir grundsätzlich mit den fix installierten Geräten. Diese Fahrer sind weitgehend einsichtig und lernfähig. Zur dritten Gruppe gehören jene, die unbeabsichtigt oder für sie völlig überraschend registriert werden. Diese sind oft sehr unkonzentriert oder schenken dem Mobile oder dem Radio grössere Beachtung. Sie werden fast überall erfasst und können sich dies jeweils kaum erklären. Die gefährlichsten Gruppen sind die erste und die dritte.»

*Wie erreichen Sie die Sicherheit in Uster?*

«Grundsätzlich ist die Umsetzung der Zielsetzung im Bereich der Disziplinierung im Strassen-

verkehr hoheitliche Aufgabe der Polizei – in diesem Fall der Stadtpolizei Uster. Schwerpunkt der Einsatzdoktrin sind sicher mobile Geräte, mit schnell wechselnden Standorten. Hierbei ist es das Ziel, dem Automobilisten das Gefühl zu geben, dass er sich nicht unkontrolliert bewegen, sondern eben überall gemessen werden kann.»

*Wenn wir von Verkehrskontrollsystemen sprechen, meinen wir die «Blitzkästen»?*

«Klassischerweise natürlich ja. Obschon die Technologien heute natürlich weit mehr fortgeschritten sind. Der sogenannte Starenkasten an der Strasse ist längstens nicht mehr die einzige Möglichkeit, Geschwindigkeits- und Rotlichtvergehen zu ahnden.

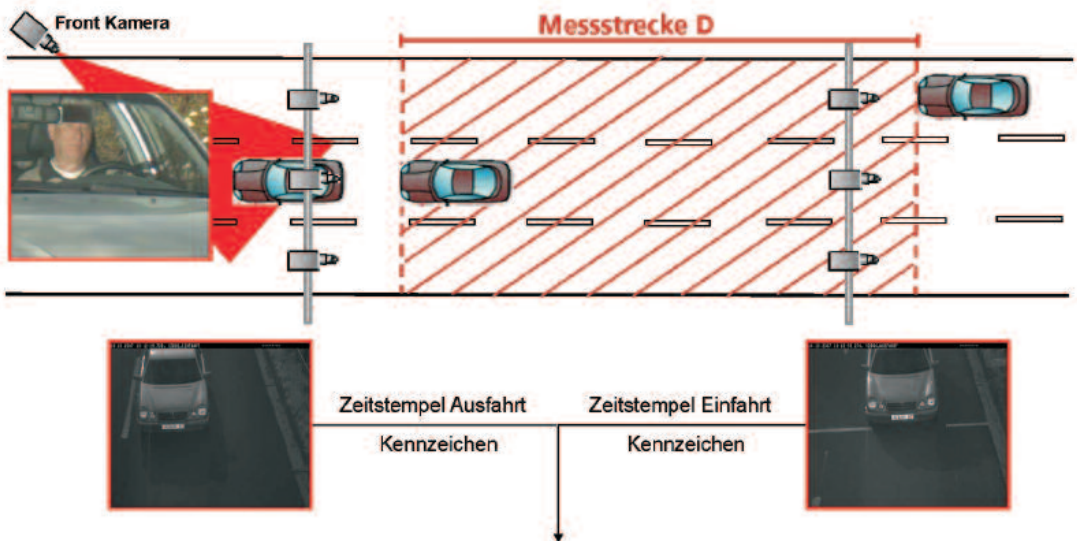
Fakt ist aber auch, dass wir nicht zaubern können. Viele Gerüchte betreffend «getarnten Blitzkästen» entsprechen nicht der Wahrheit. Zur optimalen Ausleuchtung der entsprechenden Verkehrssituation brauchen wir einen Sensor zum Erfassen des Objekts, ein Foto- oder Filmgerät zur Registrierung und ein Beleuchtungselement. Hierbei sind wir an physikalische und geometrische Gesetze gebunden, die manche abenteuerlich beschriebene Applikationen grundsätzlich gar nicht zulassen.»

*Wie funktionieren diese Kontrollsysteme?*

«Jedes Objekt, das die Messstelle passiert, wird auf seine Geschwindigkeit überprüft. Jedoch werden nur die Übertretenden registriert. Dabei unterscheiden wir die Fahrzeugklasse, selektieren die Spur und lesen das Nummernschild. Zur Ermittlung der Geschwindigkeit muss das Objekt den Sensor passieren. Diese funktionieren wahlweise auf Laser-, Piezo-, Radar- oder Induktionstechnologie. Ist das Fahrzeug zu schnell, wird die Registrierung vollzogen. Je nach Anlagentyp und Anspruch des Kunden erfolgt dies mit einem bis vier Fotos. Jede Technologie lässt die manuelle Geschwindigkeitsberechnung anhand der Fotos zu. Somit kann jede Übertretung, auch nachträglich, auf seine Richtigkeit überprüft werden. Die Geräte unterliegen strengen Kontrollen, bedürfen einer Erstzulassung und werden jährlich nachgeeicht. Die Fotoqualität entspricht heute jener von Passfotos – kleinste Details sind darauf zu erkennen. Die Möglichkeit von Verwechslungen oder Fehlmessungen ist dabei praktisch ausgeschlossen.»



*Flexibler «Blitzkasten».*



## Berechnung der Durchschnittsgeschwindigkeit

Wie sieht die Verkehrsüberwachung in Zukunft aus?

«Wir sehen generell zwei Trends. Der eine ist, dass in Zukunft immer weniger Momentaufnahmen zum Tragen kommen, sondern ganze Situationen beurteilt werden. Bei einem Rotlichtvergehen wird also zusätzlich angeschaut, wie sich der Fahrer auf der Kreuzung verhalten hat. Hat er beschleunigt und dabei fast noch einen Fussgänger überfahren, oder konnte er noch vor der effektiven Kreuzung bremsen? Der zweite, absehbare Trend ist, dass wir in Zukunft die punktuellen Messungen mit Abschnittsmessungen ergänzen. Die Idee dabei ist, dass man grobe Übertreter dabei erwischt, und dass sich der vernünftige Automobilist eine kleine Übertretung leisten kann – zum Beispiel beim Überholen eines anderen Fahrzeugs. Das Grundprinzip besteht daraus, dass wir die Durchschnittsgeschwindigkeit messen und ahnden – situativ ergänzt natürlich mit punktuellen Messungen, wie zum Beispiel bei Kindergärten, wo die

Geschwindigkeit dringend eingehalten werden muss.»

Welche Vorteile versprechen Sie sich vom System der flächendeckenden Überwachung?

«Die flächendeckende Überwachung ist aus Sicht des Automobilisten ein «faireres» System, weil es Prioritäten setzt. Dort wo es die Situation zulässt, sind minimale Geschwindigkeitsüberschreitungen möglich, und dort wo das Einhalten der Geschwindigkeit wichtig ist, wird strikt kontrolliert. Dies gibt dem vernünftigen Fahrer etwas Spielraum und fasst die bereits erwähnten Raser mit Härte an. Oberstes Ziel der Überwachung des Verkehrs ist die Erhöhung der Sicherheit und somit das Vermeiden von Unfällen mit Toten oder Schwerverletzten!»

Wann wird die flächendeckende Verkehrsüberwachung in Uster eingeführt?

«Bis die flächendeckende Überwachung im grossen Stil eingeführt wird, dürften noch zwei bis drei Jahre vergehen. Im

Moment sind wir solche Anlagen am Testen und gehen davon aus, dass wir die Zulassung für diese Art der Überwachung bis Ende Jahr erhalten.»

Ist auch dieses System auf Autobahnen möglich?

«Dieses System ist überall anwendbar: typischerweise auch auf Autobahnen. Es besteht aus einem Eintritts- und einem oder mehreren Austrittsportalen zur Erfassung der Fahrzeuge sowie aus einer zum Austrittsportal gehörenden Fahrerbildkamera zur Registrierung der Übertreter.»

Wird es mit der flächendeckenden Überwachung weniger Bussen geben als mit der Punktuellen?

«Wir gehen davon aus, dass es bei dieser Art der Überwachung weniger Ordnungsbussen geben wird. Die Anzahl der Verzeigungen wird in etwa gleich sein, idealerweise sich rückläufig entwickeln.»

Patrick Borer