

60 JAHRE GELIEBT UND GEHASST

Ein Sender von elektromagnetischen Wellen, ein Empfänger, der das rückgeworfene Signal auswertet, eine Kamera, die nach festen Kriterien ein Foto macht. Fertig war die erste Radarfalle. Autofahrer rieben sich verdutzt die Augen, Kommunen die Hände. Und die Polizei jubelte, hatte sie mit dem ersten Gerät ein zwar riesiges und damit extrem auffälliges, aber ein erstmals beweiskräftiges Mittel zur Verfügung, um Temposünder dingfest zu machen. Schwarz auf weiß. Bei Tag und bei Nacht. Das Foto belegte den Geschwindigkeitsübertritt inklusive Fahrer, Beifahrer, Datum, Ort und Uhrzeit des Verstoßes. Und zwar scharf. Schnellfahrer kamen endlich nicht mehr durch ein Gas-Geben davon.

Als die ersten Aufnahmen durch Radarfallen entstanden, war nicht absehbar, welche Kuriositäten im Laufe der Jahrzehnte von diesen Kameras eingefangen würden. Nun waren es vermutlich Polizisten, die sich die Augen rieben, denn solche Versprechungen hatten sie wohl kaum bekommen, als das Unternehmen Telefunken das erste Verkehrsradar vor 60 Jahren auf der Internationalen Polizeiausstellung vorstellte und bewarb: Neben Autofahrern in Nikolauskostümen oder Tiermasken wurden auch Pferde, Raubvögel, Radfahrer und Fußgänger abgelichtet. Darüber hinaus zahlreiche Mittelfinger, blanke Hintern, Hände an nackten Busen oder anderen Körperteilen, wo sie nach Ansicht von Polizei und Fahrlehrerverbänden während der Fahrt auf keinen Fall hingehören.

Der erste Gerätetyp ging im Januar 1957 in Düsseldorf in Betrieb und wurde schnell bundesweit zur Verkehrsüberwachung eingesetzt. Seitdem hat sich vieles geändert. Temposünder gibt es zwar weiterhin und an Blitzermarathon-Tagen werden trotz Vorwarnung noch Tausende erwischt und zur Kasse gebeten. Die Geräte allerdings wurden vielfältiger, schicker, kleiner und häufig hinterhältiger. Für böse Überraschungen sorgt inzwischen, dass der Blitz statt kräftig rot oft unsichtbar ist und der Bescheid ganz unerwartet im Briefkasten liegt. Da erschrockene Autofahrer immer wieder Auffahrunfälle verursachten, wurden viele Geräte nämlich auf das für die menschlichen Sinne nicht wahrnehmbare Infrarot umgestellt. Klapperschlangen und afrikanische Smaragdprachtbarsche sind jetzt klar im Vorteil.

VON DOPPLEREFFEKT BIS INDUKTION

Die klassischen Radarfallen arbeiten mit dem Dopplereffekt, sie werten also die Dehnung oder Stauchung von reflektierten Funkwellen aus und berechnen damit die Geschwindigkeit eines erfassten Fahrzeugs am Messpunkt. Lichtschranken hingegen messen mithilfe von Lichtsignalen, wann ein Fahrzeug zuvor eingerichtete Punkte erreicht. Lasersysteme wie „Blitzpistolen“ oder Lasersäulen nutzen die Lichtgeschwindigkeit zur Standortermittlung eines Fahrzeugs an verschiedenen Punkten und berechnen dann die Geschwindigkeit. Die Piezotechnik verwendet in den Asphalt eingelassene Sensoren (Piezokristalle),



Die erste Radarfalle stand 1957 in Düsseldorf.

die druckempfindlich sind und durch ein darüberfahrendes Auto (oder Fahrrad!) die für die Messung notwendigen Impulse als elektrische Ladung erhalten (Weg-Zeit-Berechnung). Die Induktionstechnik nutzt Induktionsschleifen, die ebenfalls fest in den Asphalt eingearbeitet werden. Hier wird jedoch eine Veränderung des Magnetfeldes registriert und zur Berechnung verwendet.

UMSTRITTENE TECHNIK

Seit Beginn des Einsatzes gibt es Diskussionen über die Zuverlässigkeit der Messungen. Vor allem mobile Geräte auf Basis der ursprünglichen Radartechnik sind auch nach Einführung von Messtoleranzbereichen umstritten. Der nachlässige Aufbau eines Radargeräts am Straßenrand, Bedienungsfehler durch die Beamten, ein Spurwechsel eines Fahrzeugs im Moment der Aufnahme oder die Position eines Geräts in Kurven, können zu Messfehlern führen, die von den Toleranzwerten nicht aufgefangen werden. So hat sich manch pfiffiger Anwalt auf Widersprüche gegen Verkehrsstrafen spezialisiert und verhängte Strafen abwehren können.

Das Hauptargument für Radarfallen ist die Zahl der Unfalldoten. Wo Vernunft und Verkehrsschilder nicht greifen, sehen sich Kommunen, Länder und die Polizei zu Kontrollen und disziplinarischen Maßnahmen verpflichtet, die von Bußgeldern bis zu befristeten oder unbefristeten Fahrverboten reichen. Vor allem zwei Nebeneffekte sind mit den Radarkontrollen entstanden. Erstens: Die Behörden haben eine lukrative Einnahmequelle gewonnen. Zweitens und damit eng verknüpft: Viele Schnellfahrer haben ein neues Feindbild. Sie unterstellen den Behörden Abzocke und an vielen Blitzerstellen vorgeschobene Sicherheitsargumente. Schnell fanden sich Menschen, die ihren Unmut an den Radarfallen direkt ausließen. Andere entwickelten Methoden der Gegenwehr, etwa am Rückspiegel baumelnde CDs, Spezialspray oder -folien auf Nummernschildern oder spezielle Apps auf Smartphone, Navi oder anderen Geräten, die darauf programmiert sind, die Falle frühzeitig zu erkennen oder gar aktiv bei ihrer Arbeit zu stören. Besser, man wird damit nicht erwischt!

Apropos erwischt: Statistisch standen 2016 die meisten fest installierten Blitzgeräte europaweit in Italien. Deutschland lag mit rund 4300 festen Blitzern auf Platz drei (statista.com). Innerhalb Deutschlands waren die Baden-Württemberger die meistgeplagten Autofahrer, danach folgten Nordrhein-Westfalen und Hessen. Wer jetzt einen spontanen Wutanfall bekommt und mit Spezialfolie oder Spray hantieren möchte, kann sich die Arbeit sparen. Die heutige Computertechnik reduziert Störeffekte problemlos, sodass der Bußgeldbescheid beim richtigen Fahrzeughalter landet und Strafpunkte doch in Flensburg eingetragen werden. Besser man hört die Blitzermeldungen im Radio und fährt entsprechend aufmerksam.

Esther Niederhammer

MM ZEITLEISTE

1904

Das Verfahren der Radartechnik wird zum Patent angemeldet. Erst im Zweiten Weltkrieg wird die verbesserte Technik eingesetzt: zur Ortung von feindlichen Flugzeugen und Schiffen.

1956

Im Herbst findet die Internationale Polizeiausstellung in Essen statt. Die Firma Telefunken präsentiert die erste **Radarfalle** für die Autoverkehrsüberwachung.

1957

Am 21. Januar wird die Radarfalle erstmals in Düsseldorf eingesetzt.

2000

Ein Berufskraftfahrer erschießt nach einer Radarkontrolle in Hessen einen Polizisten und verletzt einen zweiten Beamten schwer. Er wurde 2002 zu lebenslänglicher Haft verurteilt.

2016

Laut statista.com gab es im März 2016 in Deutschland 4329 fix montierte Radarfallen.