

VERKEHR

# Tritt auf die Bremse

Dürfen Navis benutzt werden, um Radarfallen aufzuspüren? Ja, sagt ein CDU-Politiker und macht damit Schlagzeilen.

Zu schnell fahren, geblitzt werden und trotzdem ungeschoren davonkommen? Dieses Kunststück soll einem Mann gelungen sein, der mit Tempo 71 durch das bayerische Bergheim rasete. Erlaubt waren 50 Stundenkilometer, fällig eigentlich 80 Euro Bußgeld und ein Punkt in der Flensburger Verkehrsünderdatei – wenn der Raser nicht auf dem Rad gesessen hätte.

Das allgemeine Tempolimit innerhalb geschlossener Ortschaften gilt laut Straßenverkehrsordnung ausdrücklich nur für Kraftfahrzeuge, nicht unbedingt aber für strampelnde Kraftprotze. Was den Fahrdrifflitzer deshalb nicht stören muss, sorgt

fen, wo Autofahrer mit Blitzern rechnen müssen. Ein Signal vom Handy oder vom Navi, ein Blick auf den Tacho, notfalls ein Tritt auf die Bremse – so ließen sich, hofften viele Autofahrer, die grobkörnigen, teuren Schwarzweißfotos der Ordnungsbehörden vermeiden.

Die Aufmerksamkeit war Thomas Jarzombek, CDU-Abgeordneter aus Düsseldorf, sicher. Dabei war sein Vorschlag nicht mal neu, Jarzombek selbst hatte ihn im Sommer gemacht, als er die Redaktion von „Auto Bild“ besuchte. Die Zeitschrift berichtete im August darüber. Aber erst vorige Woche fand die Forderung via „Saarbrücker Zeitung“ den Weg in die großen Medien, von den ARD-„Tagesthemen“ bis zum „heute journal“ des ZDF.

In der Aufregung drohte nicht nur unterzugehen, dass die wirksamste Möglichkeit zur Vermeidung von Blitzerfotos noch immer die Einhaltung der vorgeschriebenen Geschwindigkeit ist: Der Vorschlag des Politikers ist nicht so umfassend und revolutionär, wie er erscheinen mag. Er zielt mitnichten auf alle Radarfallen, sondern nur auf stationäre Geräte. Keinesfalls legalisiert werden sollen dagegen Informationen über mobile Radargeräte, die

Anwendung vor einem Blitzer zu warnen, aber dazu bestimmt sei es nicht. Auch wenn man das Recht anders auslegt, ändert dies nichts daran: Erwischt wird so wieso fast keiner.

Jarzombek will Klarheit – dieser Fortschritt immerhin würde eine Neuformulierung des Gesetzes bedeuten. Wählerfreundlicher formuliert: „Uns geht es darum, dass Nutzer von Navis und Apps nicht kriminalisiert werden“, so sagt es der verkehrspolitische Sprecher der FDP-Bundestagsfraktion, Oliver Luksic.

Die bisherige Formulierung im Gesetz stammt von 2002, also aus der Vor-Smartphone-Ära, und zielt auf herkömmliche Radarwarner – zweifelsohne geeignet wie bestimmt, rechtzeitig zum Bremsen anzuregen, aber mittlerweile nur noch selten anzutreffen. 285 Verstöße tauchen in der Statistik des Kraftfahrtbundesamts für 2011 auf, 2008 waren es noch 971 Fälle.

Auch solche Geräte würde die Hamburger Rechtsanwältin Daniela Mielchen,

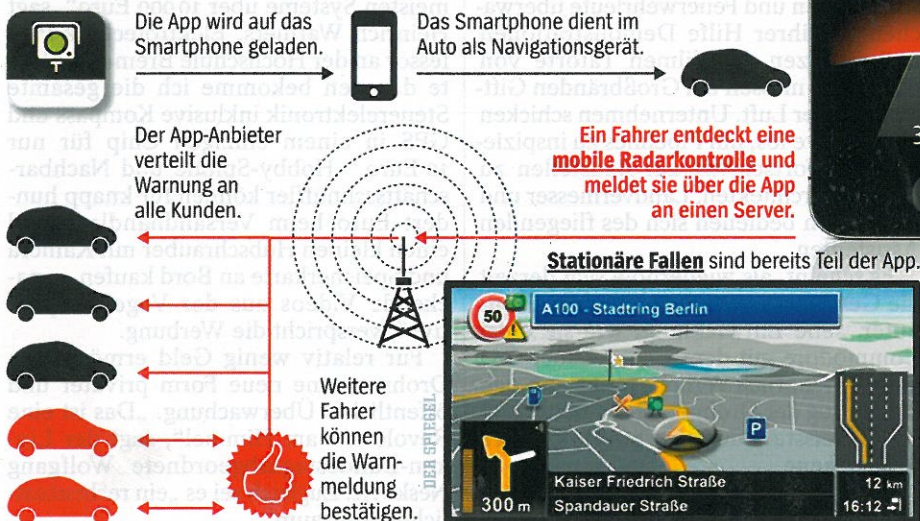
Sprecherin der Arbeitsgemeinschaft Verkehrsrecht des Deutschen Anwaltsvereins, wohl gern legalisiert sehen: Die Behörden sollten „froh und glücklich sein, wenn Autofahrer dank der Warner auf die Bremse gingen“. Es heiße doch immer, dass nur dort geblitzt werde, wo ein Verstoß gegen das Tempolimit besondere Risiken bedeute. Wer sich gegen die Technik sträube, vermutet die Anwältin, tue dies nur aus einem Grund: „Er will Geld machen.“

Auszuschließen ist das nicht. Beispiel A2 im Osten Hannovers: Auch hier hat die niedersächsische Landesregierung eine „Verkehrsbeeinflussungsanlage“ installiert, die den Verkehr je nach Autoaufkommen und Witterung im Fluss halten soll – indem sie immer die passende Höchstgeschwindigkeit anzeigt. Um deren Einhaltung durchzusetzen, gestattete das Land den Landkreisen Helmstedt, Peine und Gifhorn, auf der Autobahn zu blitzen. Die Begeisterung war groß, verbleiben die Bußgelder doch bei den Kreisen. Dass die Landesregierung freilich vor den Kontrollstellen Warnschilder aufstellte („um abruptes Bremsen zu vermeiden“), dämpfte die Freude erheblich.

Die Landkreise sorgen sich selbstverständlich nicht um den Geldsegen, sondern um die Verkehrssicherheit, wie ihre Vertreter beteuern. Warnschilder, so heißt es aus dem Verkehrsamt Peine, könnten Autofahrer überall dort zum Ransen animieren, wo keines stehe.

SEBASTIAN BRAUNS, FERDINAND DYCK, ANDREAS ULRICH

## Schwarmintelligenz Wie Smartphone-Apps vor Radarfallen warnen



in jedem Jahr bei Hunderttausenden Verkehrsündern für Verdross: Bußgelder, Fahrverbote, Punkte im Zentralregister wegen zu schnellen Fahrens. Schon Ersttäter müssen damit rechnen, 680 Euro zu zahlen und ein Vierteljahr auf den Führerschein zu verzichten. Kein Wunder, dass mancher mit moderner Technik den Fallen auszuweichen versucht – und in der vorigen Woche erleichtert jubelte.

Die Schlagzeilen beherrschte der Vorstoß eines CDU-Bundestagsabgeordneten: Navigationssysteme oder Smartphone-Apps sollen künftig verraten dür-

Polizisten heute hier und morgen dort aufbauen. Und: Der Vorschlag bringt, wenn er überhaupt umgesetzt wird, in der Praxis wohl kaum einen Fortschritt.

Laut Straßenverkehrsordnung sind dem Autofahrer alle Geräte verboten, die dazu „bestimmt“ sind, Geschwindigkeitskontrollen „anzuzeigen oder zu stören“. Aber trifft das auf Handys und Navis zu? Ein Graubereich, wie Sebastian Knop von der Firma Eifrig Media meint, die schon mehr als eine Million blitzer.de-Apps unter Volk gebracht hat. Ein Smartphone sei geeignet, mit einer entsprechenden

