



Tribüne Rechts überholen auf Autobahnen sollte in der Schweiz erlaubt werden. *Rainer Klose*

Mehr Kapazität statt mehr Asphalt

Es ist ein leider sehr vertrautes Bild auf Schweizer Autobahnen: Auf der linken Fahrspur drängelt sich Wagen an Wagen, während die rechte Spur nur spärlich benutzt wird. Doch keiner traut sich, rechts hinüber zu ziehen und die leere Spur zu nutzen - man könnte ja hinter einem Lastwagen hängen bleiben.

Noch schlimmer: In dieser Situation voller Ungeduld drohen drastische Strafen. Rechts vorbeifahren - und vorne links einscheren - gilt in der Schweiz als grobe Verletzung der Verkehrsregeln: Es drohen Bussen in vierstelliger Höhe und mehrmonatiges Fahrverbot.

Besetzte Spur

Ist das alles noch zeitgemäss? Oder sollte man das Rechtsüberholen allmählich doch erlauben, um mehr vom wertvollen und knappen Strassenraum ausnützen zu können?

Aus der Sicht von Verkehrsforschern wie Martin Treiber von der Technischen Universität (TU) Dresden ist die

Antwort klar: «Gerade die Schweiz wäre für eine Aufhebung des Rechtsfahrgebotes prädestiniert», sagt Treiber. Wegen der Geschwindigkeitslimiten seien die Tempo-Unterschiede auf den Fahrspuren gering. Das wäre eine gute Voraussetzung, um Überholvorgänge beiderseits zu erlauben.

Der Verkehrsforscher betrachtet den Fluss der Autos mit den Methoden der Physik und kennt das Phänomen der Linksfahrerei sehr gut: «Wir nennen das Spurbesetzungs-Inversion», sagt Treiber. «Bei hoher Verkehrsdichte

fahren auf einer zweispurigen Autobahn 60% links und 40% rechts. Erst im Stau löst sich diese Verteilung wieder auf.»

Im Stau sind also alle gleich. Doch zuvor - wenn der Verkehr noch fliesst - kommt es auf jedes bisschen Kapazität an: «Man würde 5 bis 10% mehr Autos auf die Autobahn bringen, bevor ein Stau entsteht», sagt der Physiker. Das ist genau Treibers Fachgebiet: Mithilfe von Computersimulationen erforscht er die Entstehung von Staus

wegen Verkehrsüberlastung. Auf seiner Seite www.traffic-simulation.de kann sich jeder einen Stau auf den PC-Bildschirm zaubern. Man merkt: Wenn der Verkehr einmal ins Stocken gerät, dann löst sich die Störung nur sehr schwer wieder auf. Treiber sagt es so: «Wenn das Kind mal in den Brunnen gefallen ist, dann ist es zu spät.»

Auch andere Verkehrsforscher sind der Meinung, dass Rechtsüberholen etwas nützt: Prof. Ning Wu von der Ruhr-Universität Bochum hat die Verhältnisse in Europa und den USA verglichen. Jenseits des Grossen Teichs ist Rechtsüberholen erlaubt, dagegen ist der häufige Spurwechsel verboten. «Keep in lane», heisst es dort.

Nach der Zählung von Professor Wu fahren in Europa auf einer zweispurigen Autobahn nur 35% der Autos rechts (optimal wären 50%), auf einer dreispurigen sind es weniger als 25% (optimal wären 33%). In den USA sind die Spuren gleichmässiger belegt. «Unsere Untersuchung zeigt, dass die Durchschnittskapazität von Autobahnen in Nordamerika höher ist als in

Deutschland», schreibt Wu in seinem Aufsatz «Impact of traffic regulation on lane flow».

Motion im Parlament

Das Problem ist auch Nationalrat Thomas Hurter (SVP, SH) aufgefallen. Am 16. Dezember 2010 hat er daher eine Motion im Nationalrat eingebracht. Hurter und 22 weitere Unterzeichner fordern den Bundesrat auf, das Rechtsüberholen auf Autobahnen zuzulassen.

Ein Sicherheitsproblem fürchtet Hurter nicht und schreibt in der Begründung seiner Motion: «Zu bedenken ist, dass bei Kolonnenverkehr nur überholen darf, wer die Gewissheit hat, rechtzeitig und ohne Behinderung anderer Fahrzeuge wieder einbiegen zu können (Art. 35 Abs. 2 SVG). Zudem gilt, dass derjenige, der überholt, auf die übrigen Strassenbenützer, namentlich auf jene, die er überholen will, besondere Rücksicht nehmen muss (Art. 35 Abs. 3 SVG).»

Bald könnte es spannend werden: Nationalrat Hurter erwartet die Antwort des Bundesrats auf seine Motion bis zum Sommer. Falls der Bundesrat ablehnt, soll es noch 2011 eine Abstimmung im Parlament geben.

Es gibt die Chance, den Verkehr flüssiger zu machen, ohne einen einzigen Quadratmeter Schweiz neu asphaltieren zu müssen. Man darf gespannt sein, ob diese Chance von unseren gesetzgebenden Verkehrspolitikern wenigstens einmal erörtert wird.

Rainer Klose ist Redaktor bei der «Automobil-Revue».