



Rechts vorbei?

RAINER KLOSE

Es ist ein nur allzu bekanntes Bild auf Schweizer Autobahnen: Auf der linken Fahrspur drängt sich Wagen an Wagen, während die rechte Spur nur spärlich benutzt wird. Doch keiner traut sich, rechts zu fahren – man könnte ja hinter einem Lastwagen hängen bleiben.

Noch schlimmer: Falls es links langsamer wird, ist rechts vorbeifahren (und vorne links einscheren) eine streng bestrafte Verkehrsregelverletzung: Es drohen Bussen in vierstelliger Höhe und mehrmonatiges Fahrverbot.

EIN ALTER ZOPF Ist das alles noch zeitgemäss? Oder sollte man das Rechtsüberholen erlauben, um mehr vom wertvollen Strassenraum ausnutzen 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 Linksfahrei 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.»

STAUVERMEIDUNG Was wäre also gewonnen, wenn das Rechtsfahrgebot aufgehoben und somit Rechtsüberholen erlaubt wäre? «Man würde 5–10% mehr Autos auf die Autobahn bringen, bevor ein Stau entsteht», sagt der Physiker. Das ist genau Treibers Fachgebiet: Mit Hilfe 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.

Die Verkehrsforscher

nennen dieses Phänomen «capacity-drop». Treiber bringt es auf den Punkt: «Wenn das Kind mal in den Brunnen gefallen ist, dann ist es zu spät.» Eine Erhöhung der Kapazität – und sei es auch nur um die erwähnten 5–10% – könnte die Entstehung von Staus also verzögern oder verhindern.

VERGLEICH MIT DEN USA

Martin Treiber von der TU Dresden steht mit seiner Einschätzung nicht allein. Sein Kollege 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 Prof. 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.

Hurter betont im Gespräch mit der AR, dass er keine Wildwest-Verhältnisse auf der Autobahn will. Schon heute jedoch sei jeder Überholvorgang im Gesetz klar geregelt. Ein Sicherheitsproblem sei also nicht zu befürchten. Hutter 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 Strassenbenutzer, namentlich auf jene, die er überholen will, besondere Rücksicht nehmen muss (Art. 35 Abs. 3 SVG).»

TCS IST DAGEGEN Der TCS spricht sich gegen eine Freigabe aus. «Eine Aufhebung des Rechtsüberholverbotes würde neue Verhaltensweisen



introduzieren, welche im Verkehrsfluss zu mehr Turbulenzen führen würden. Das hätte negative Konsequenzen auf die Entstehung von Staus», schreibt Olivier Caspar, Projektleiter Strassengestaltung und Verkehr beim TCS.

ALLEINGANG? Caspar gibt zu bedenken, dass die Schweiz in Europa mit einer solchen Regelung allein wäre. Es müsste sogar ein internationaler Vertrag gekündigt

werden: 1991 unterzeichnete die Schweiz das «Übereinkommen über den Strassenverkehr» aus dem Jahr 1968. In Artikel 11 dieses Vertrages ist das Rechtsüberholverbot festgelegt.

Auch politisch bleibt der TCS-Experte skeptisch: «Die Gesellschaft gewinnt nichts daran, wenn eine Änderung des Gesetzes für ein paar eilige Fahrer die Sicherheit der Mehrheit aufs Spiel setzt.»

DEBATTE 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 durchaus die Chance, den Verkehr flüssiger zu machen, ohne einen einzigen Quadratmeter Schweiz neu asphaltieren zu müssen. Man darf gespannt sein, ob diese Chance wenigstens erörtert wird.

► **Was halten Sie vom Rechts-Überholen? Schreiben Sie ihre Meinung:** office@automobilrevue.ch

AKTUELLE RECHTSLAGE

DRAKONISCHE STRAFEN Seit dem Bundesgerichts-urteil vom 18.8.2000 (BGE 126 IV 192) wird Rechtsüberholen auf Autobahnen als grobe Verletzung der Verkehrsregeln gemäss Art. 90 Ziff 2 SVG geahndet.

Erlaubt ist nur das *Fahren in parallelen Kolonnen*.

Ausdrücklich untersagt ist dagegen das *Ausschwenken und Wiedereinbiegen*. Dieses Vergehen wird mit Busse oder Gefängnis geahndet und führt zum Fahrausweisentzug. In der Urteilsbegründung aus dem Jahr 2000 heisst es: «Das Verbot des Rechtsüberholens ist eine für die objektive Verkehrssicherheit wichtige Vorschrift. Seine Missachtung zieht eine erhebliche Gefährdung der Ver-

kehrssicherheit mit beträchtlicher Unfallgefahr nach sich und wiegt daher objektiv schwer.» Die Richter waren der Auffassung: **«Wer auf der Autobahn fährt, muss sich darauf verlassen können, nicht plötzlich rechts überholt zu werden.»**

Das genannte Urteil aus dem Jahr 2000 wurde zuletzt 2008 zweifach bestätigt: Ein Ex-Polizist hatte eine zivile Polizeistreife rechts überholt (BGE vom 18.8.2008), ein langjähriger Sekretär eines Fahrschulverbandes und Leiter eines Strassenverkehrsamts war beim Rechtsüberholen von der Polizei beobachtet worden (BGE vom 15.7.2008). Beide Fahrer wurden verurteilt. **AR**

DAS LEHRBUCH ZUM STAU

TEILCHENPHYSIK Autofahren ist eine Massenveranstaltung. Zwar sitzt hinter jedem Steuer ein Individualist, doch im dichten Verkehr werden alle gleich. Die freie Entscheidung, ob man bremst oder nicht - gibts nicht mehr. Das Auto wird zum berechenbaren Teilchen. Jetzt schlägt die Stunde der Physiker: Mit Formeln aus der Hydrodynamik, der klassischen Newtonschen Mechanik und der Theorie von Vielteilchensystemen rücken sie dem Stau zu Leibe, messen und beschreiben, was da geschieht. Die Verkehrsfluss-Forscher Martin Treiber und Arne Kesting haben im Herbst 2010 das erste deutschsprachige Lehrbuch zu diesem Thema vorgestellt. Zuvor waren die Erkenntnisse nur in der englischsprachigen Fachliteratur verfügbar gewesen.

Berechnen lässt sich fast alles:

Wann wird der Verkehrsfluss instabil? Welche Zutaten braucht es für einen «Stau aus dem Nichts» - und wie weit muss der Verkehr abflauen, bis sich dieser Stau auflöst? Warum schwappt die Stop-and-go-Welle genau mit 15 km/h gegen die Verkehrsrichtung zurück? Und wie weit schwappt sie?

Das Buch ist für Fachleute gemacht und verlangt Kenntnis der Mathematik. Für uns Laien ist nur eines wichtig: Am Staukopf möglichst zügig wegfahren - und nicht lange schauen. Nur wenn vorne keiner trödelt, kann sich die Blechverstopfung lösen. **RAK**