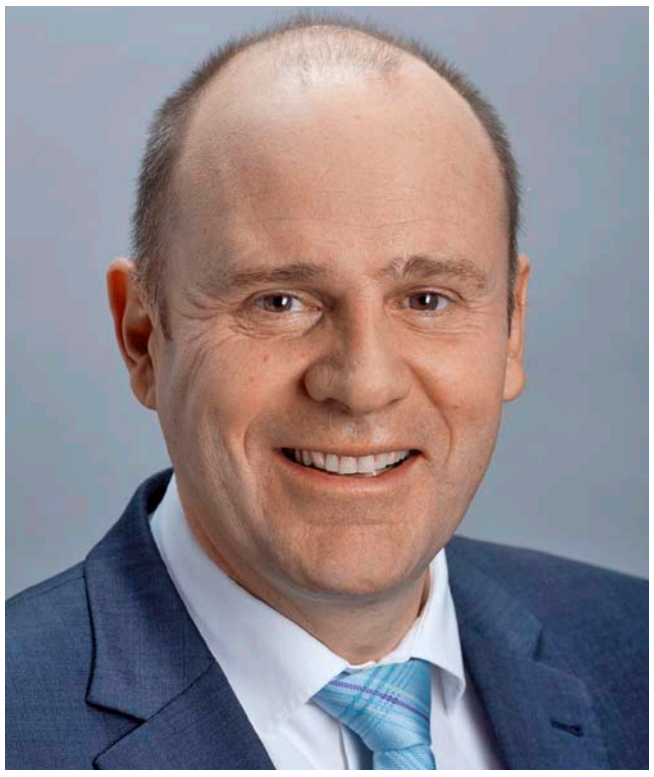
Rechtsüberholen? Keine Diskussion!

POLITIK Linksfahrer auf Autobahnen sind ein Dauerärgernis. Deshalb wollte Nationalrat Thomas Hurter das Rechtsüberholen erlauben. Seine Motion wurde aber nie besprochen und landete nach Ablauf des «Verfalldatums» im Papierkorb.



Nationalrat Thomas Hurter. Foto: zVg

DANIEL RIESEN, MARC AUDAR

Wer sich auf der Autobahn bewegt, regt sich auf: Den einen fahren die anderen zu schnell. Die anderen beissen ins Lenkrad, wenn die einen mit Tacho 116 die linke Spur ausdauernd okkupieren. Zumindest das zweite Problem liesse sich, so fand Nationalrat Thomas Hurter (SVP, SH), mit einer einfachen Gesetzesänderung entschärfen.

Warum nicht einfach Rechtsüberholen erlauben, schliesslich funktioniert das Prinzip «keep your lane» in den USA ja auch: Jeder bleibt in seiner Spur und überholt dort, wo es ihm gefällt.

Entsprechend formulierte er einen Arbeitsbefehl an den Bundesrat in Form einer Motion, bestehend aus einem Satz: «Der Bundesrat wird beauftragt, Rechtsüberholen auf Autobahnen zuzulassen.»

Mitte Dezember 2010 reichte der SVP-Politiker seinen Vorstoss ein, keine zwei Monate später traf die Antwort des Bundesrates ein. Die Regierung beantragte dem Parlament, Hurters Ansinnen abzulehnen. Die Volksvertreter allerdings kamen nie zu Wort: Mitte Dezember 2012 wurde das Geschäft «abgeschrieben, weil seit mehr als zwei Jahren hängig», wie es im Protokoll heisst.

Dass Vorstösse von Parlamentarier diskussionslos im Papierkorb landen mag erstaunen, zumal die Motion das stärkste, weil verpflichtende, Instrument eines Parlamentariers ist.

Doch laut Bundeskanzlei ist das Schicksal des stillen Verfalls keine Seltenheit. Pro Jahr würden mehrere Dutzend Vorstösse abgeschrieben. Die Parlamentarier überfordern sich mit einer Vielzahl von Vorstössen selber, denn die Zeit während der Sessionen in Bern ist beschränkt.

FLÜSSIGER FAHREN Der Schaffhauser Nationalrat hätte das Rechtsüberholen erlauben wollen, um den Verkehrsfluss zu erhöhen. «Dadurch wäre ein stressfreieres Fahren möglich», argumentierte er.

Dem hält der Bundesrat entgegen, dass insbesondere bei starkem Verkehrsaufkommen Spurwechsel meist mit Beschleunigungs- und Bremsmanövern verbunden seien, was vor allem bei wiederholtem Links-Rechts-Fahren der Sicherheit abträglich wäre. Ausserdem würde Hurters Vorschlag den Verkehrsfluss kaum verbessern, hielt die Regierung in ihrer abschlägigen Antwort fest.

Thomas Hurter will die Sache nicht auf sich beruhen lassen, auch wenn er sich bewusst ist, dass seine Idee einen schweren Stand haben wird. «Ich werde demnächst einen ähnlichen Vorstoss einreichen. Ich gehe davon aus, dass man sich kein zweites Mal erlauben wird, den Vorstoss zwei Jahre hinauszuschieben.»

«LINKS-PARKIERER» IN SICHT – WAS TUN?

Laut Strassenverkehrsgesetz ist die Überholspur umgehend freizugeben, sobald das Überholmanöver beendet ist. Immer weniger Automobilisten halten sich an dieses Gebot, sei es aus Unachtsamkeit, Ängstlichkeit oder weil jemand gern als unbezahlter Verkehrserzieher amtet. Den Verkehrsteilnehmern dahinter bleibt der Frust, denn unternehmen lässt sich nur wenig.
Als Reaktion auf solches «Links-Parkieren» klar untersagt sind das Rechtsüberholen, zu nahes Auffahren und das Setzen des Blinkers (dazu ist er nicht gemacht). Hingegen ist eine Aufforderung per Lichthupe nicht verboten. Wer es aber damit übertreibt oder die Lichthupe mit nahem Auffahren kombiniert, macht sich der Nötigung schuldig.
Eher psychologischer Art ist der Tipp, ein paarmal tief durchzuatmen und sich klar zu machen, dass auch ein notorischer Schleicher die eigene Fahrt meist nur um wenige Sekunden verlängert. **DR**

IHRE MEINUNG

Wie beurteilen Sie, liebe Leserin, lieber Leser, das Problem mit den Linksfahrern auf Autobahnen? Schreiben Sie uns Ihre Meinung an **office@automobilrevue.ch.**

Das Tessin hat die grösste Autodichte

MOTORISIERUNG Pro 1000 Einwohner verkehren am wenigsten Personenwagen in Basel-Stadt, während im Kanton Tessin zum Vergleich die meisten Autos registriert sind.

RAOUL STUDER

Die Motorisierung in der Schweiz nimmt stetig zu, wie man der jüngsten Statistik des Bundesamts für Statistik (Bfs) entnehmen kann. Was man als Beobachter tagtäglich auf den Strassen wahrnimmt, wird jetzt durch Zahlen untermauert. Und dies in einem erstaunlichen Umfang. So wuchs der Bestand der Motorfahrzeuge von 1990 bis ins Jahr 2012 von 3,7 auf 5,6 Mio. Einheiten an.

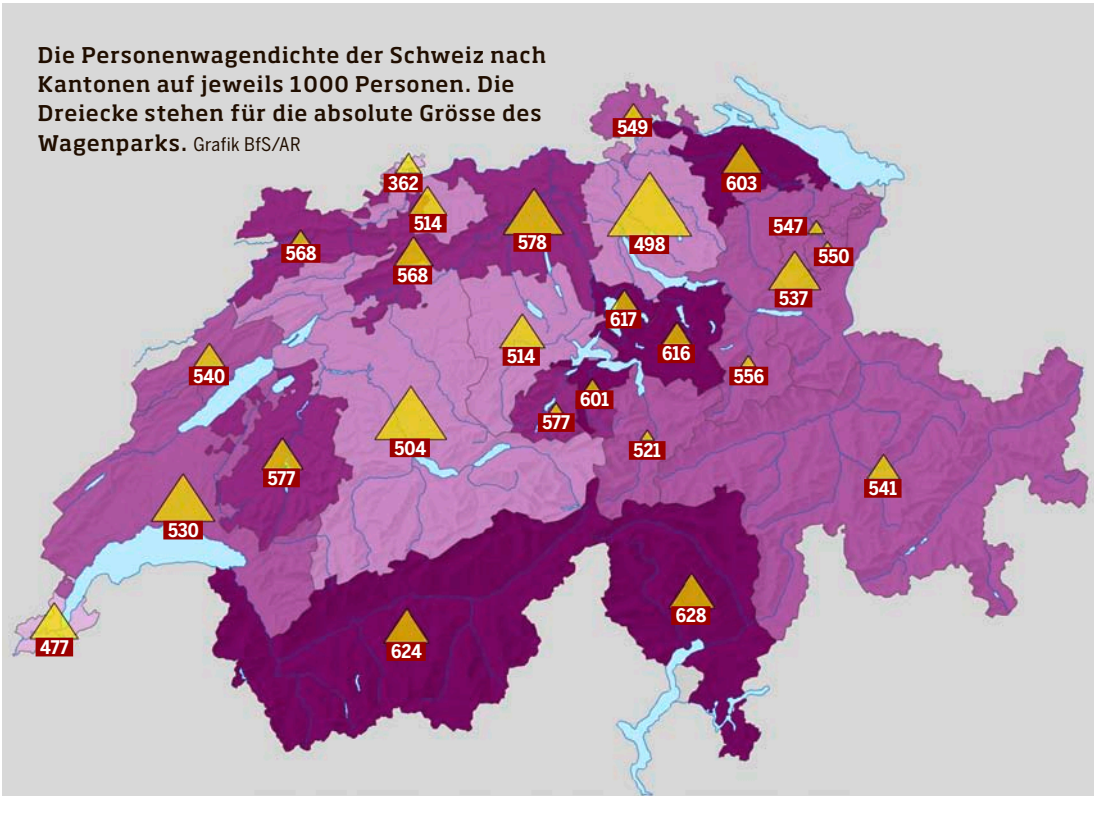
Bemerkenswert ist, dass im vergangenen Jahr das Gesamttotal der in der Schweiz zugelassenen motorisierten Strassenfahrzeuge verglichen mit 2011 um 2,3 % zunahm. Das wiederum entspricht dem grössten prozentualen Anstieg seit 2001. Insgesamt waren 2012 auf den Schweizer Strassen mehr als doppelt so viele Motorfahrzeuge unterwegs wie noch 1980. Im gleichen Zeitraum stieg die Wohnbevölkerung in unserem Land von 6,365 Mio. (1980) auf 6,875 Mio. (1990) und auf über 8 Mio. im Jahr 2012.

IMMER MEHR MOTORRÄDER Einen starken Anstieg verzeichnete auch der Bestand an Motorrädern und Roller. Er erhöhte sich im Zeitraum von 1980 bis 1990 und bis 2012 von 299 000 auf knapp 494 000 und gegen 680 000 im abgelaufenen Jahr. Offensichtlich erfasst die Lust, sich zur Abwechslung ein Motorrad anzuschaffen und durch die Gegend zu brausen, immer mehr Leute.

Erwähnenswert sind die Zahlen über die Personenwagendichte pro 1000 Einwohner in den einzelnen Kantonen. Das Schlusslicht trägt mit grossem Abstand der Stadtkanton Basel-Stadt mit 362 Fahrzeugen/1000 Personen, was nicht weiter überrascht; am zweitwenigsten der ebenfalls kleine Kanton Genf mit 477 Fahrzeugen. Den Spitzenplatz belegt das Tessin mit 628 Fahrzeugen, knapp gefolgt von 624 Fahrzeugen im Kanton Wallis.

Im flächenmässig grössten Kanton Graubünden liegt die Fahrzeugdichte erheblich unter den Werten des Tessins und Wallis, nämlich bei 541/1000 Personen. Kleinere Kantone wie Schwyz oder Zug weisen ebenfalls eine Dichte von über 600 Fahrzeugen/1000 Personen auf. Gut möglich, dass dabei in etlichen Familien der Fahrzeugpark aus mehreren Autos besteht. Die Halbkantone AI, AR, NW, OW sind im oberen Drittel platziert. In ländlichen Kantonen ist man eben eher auf das Auto angewiesen als in städtischen.

GROSSE SPANNWEITE Was den Fahrzeugbestand angeht, liegt Appenzell Innerrhoden mit 8654 Fahrzeugen auf dem letzten Platz. Die meisten Fahrzeuge tragen ein Zürcher Nummernschild, es sind 639 864. Dieser Kanton ist und bleibt Wirtschaftszentrum und -motor unseres Landes.

Von Interesse ist im Weiteren die Entwicklung der durchschnittlichen Hubräume der Pw. Es zeigt sich, dass der Bestand von Pw mit einem Hubraum von 1,4 bis 1,8 L seit 1990 bis heute konstant geblieben ist. Dagegen steigt die Zahl der Personenwagen mit einem Hubraum von bis zu 1,4 L seit 2005 stetig an. Ebenso hat die Anzahl der Fahrzeuge mit grossen Motoren (mehr als 2,5 L) zwischen den Jahren 2007 und 2012 kontinuierlich zugenommen (+ 5,5 %).

Die Personenwagendichte der Schweiz nach Kantonen auf jeweils 1000 Personen. Die Dreiecke stehen für die absolute Grösse des Wagenparks. Grafik BfS/AR