



Die «situativen» Signalisationen reagieren auch zu träge.



Frühzeitige Vorsortierungen kosten Kapazitäten ...

... und fördern den Kolonnenverkehr.



26

# PLÄDOYER FÜR RECHTSÜBERHOLEN

TEXT: PACESETTER FOTOS: J. PETERSEN (1), PACESETTER

**Das Astra nervt uns neuerdings mit «situativen Tempolimits», um den Verkehr zu entstauen. Es funktioniert nicht, dass aber eine Behörde Fehler zugibt, ist nicht zu erwarten. Also muss man wenigstens für das Rechtsüberholen plädieren.**

Die Verkehrssicherheit wird ganz zu oberst postuliert in unserem Land – siehe Via Secura. Und es geschehen noch Zeichen und Wunder; das Parlament in Bern hat grossmehrheitlich eingesehen, mit dem Raserge-setz über die Stränge geschlagen zu haben, und ist bereit, dieses zu korrigieren. Viel darf man sich nicht erhoffen, aber immerhin.

Schon schiesst das Bundesamt für Strassen ASTRA eine neue Salve gegen den Strassenverkehr los, installiert auf Autobahnen «situative Tempolimits», um – dies die the-

oretische Absicht – den Staus bei hohem Verkehrsaufkommen entgegenzuwirken.

## Keep your Lane!

Und es funktioniert selbstverständlich nicht. Man hätte dazu Profis befragen können, aber das tat man nicht, sondern verliess sich auf das studierte Verständnis der mit dem Velo zur Arbeit fahrenden ASTRA-Fachleute. Wir wollen diesen keinen schlechten Willen unterstellen, sondern einfach davon ausgehen, dass sie, ebenso wie viele Verkehrsteilneh-

mer ohne Verkehrssinn auf die Welt gekommen sind, und diesen im späteren Leben auch nicht kultiviert haben. Weil uns aber dieses neue situative Temporegime ständig Kapazitäten kostet, müssen wir nun für das Rechtsüberholen – oder besser; rechts vorbei fahren – plädieren, sonst ersticken wir tatsächlich im Stau.

In den USA und in anderen Ländern auf der Welt ist es nicht nur erlaubt, sondern empfohlen: «Keep your Lane!» Übersetzt: «Bleiben Sie auf Ihrer Fahrspur!» In der Schweiz wird man krimina-

lisiert, wenn man auf der Autobahn einem links fahrenden Auto vorbeifährt. Das führt schnurstracks zum Ausweiszug. Mit zunehmender Kadenz, dem Handy sei Dank. Beleidigte Links-fahrer melden sich am Steuer (!) bei der Polizei, und diese muss dem Vergehen nachgehen.

Als gesetzestreuer Rechtsfahrer muss man sich im dichten Verkehr genau überlegen, was zu tun ist, um rechts seine Fahrspur zu ziehen, um damit freie Kapazitäten zu nutzen. Das Rechtsvorbeifahrverbot kostet Kapazitäten

à gogo. Die Sicherheit dient als Argument, die Vorbeifahrer auf der rechten Spur gnadenlos abzu-strafen, als ob wir nicht in der Lage wären, auf Autobahnen so zu fahren, wie wir es auf mehrspurigen Strassen in Städten gewohnt sind. Dort überholen uns ja auch Busse laufend rechts. Einige kantonale Polizeien haben es geradezu darauf angelegt, in Stauphasen Rechtsüberholer aus dem Verkehr zu ziehen. Das ist pervers, und zeigt nur, dass den Behörden kaum etwas an einem staufreien Verkehrsaufkommen liegt. Das

veraltete Regime ist weiter in Kraft und wird nicht hinterfragt, weil es Gelder in die Kassen spült.

## Rechtsblinken ist ein Gesslerhut

Die Plakatkampagne «Zeichen geben» (nach dem Überholvorgang rechts Blinken), datiert aus einer Zeit, als das Verkehrsaufkommen noch überschaubar war. Ich bin doch nicht blöd und blinke zweimal, wenn ich überholen will. Das ergäbe ja eine dauernde Blinkerei. Also bleibe ich links. Aber eine zweispurige Autobahn bedeutet keinen Festplatz für die

linke Spur, wenn der Tempomat auf 122,5 km/h oder selbst auf 131 km/h eingestellt ist.

Mit einem amerikanischen Auto und präziserem Tacho fahre ich dann mit kaum 125 km/h hinterher. Die Linkssturheit kostet Kapazitäten, auch weil es glücklicherweise immer noch einige Verkehrsteilnehmer gibt, die selbst auf die Gefahr hin, eine Busse einzufangen, situativ etwas schneller fahren wollen, um den stupiden – und gefährlichen – Pulkbildungen mit irrwitzig kurzen Abständen zu entfliehen. Diese Zusammenhän-

ge kapierten viele Autofahrer verständlicherweise nicht. Man sollte nur ein zweites Mal blinken, wenn hinten einer zu nahe aufgeschlossen hat, ansonsten ist das Rechtsblinken ein Gesslerhut.

Es gibt Studien die beweisen, dass eine vierspurige Autobahn in Ballungsgebieten 4600 Fahrzeuge pro Stunde schlucken kann, auf Langstrecken sind es lediglich 3600, weil dort weniger Leute rechts fahren. Das entspricht beinahe einer Fahrspur. Das gilt zumindest bei dichtem Verkehr. Aber wo gibt es bei uns keinen dichten Verkehr? ■

27