

Was bringen mehr Spuren, wenn die Leute nicht spuren?

Mehr Fahrspuren lösen Verkehrsprobleme nicht automatisch. Entscheidend sind Verkehrsfluss, richtiges Spurverhalten und gegenseitige Rücksichtnahme. Wer Einfädeln, Reissverschluss und Spurwechsel nicht beherrscht, verursacht unnötige Staus und erhöht damit in umweltschädigender Weise den Treibstoffverbrauch.

Mehr Strassen ziehen mehr Verkehr an.» Ein vorgeschobenes Argument, wenn es Strassenverkehrsgegnern darum geht, den weiteren Ausbau des Strassennetzes an die gewachsenen Bedürfnisse anzupassen. Nicht ins Denkschema dieser Gesinnungsknechte passt die Erkenntnis, dass eine stetig wachsende Bevölkerung logischerweise mehr Verkehr zur Folge hat. Doch wer häufig auf den Strassen unterwegs ist, fragt sich ohnehin ernsthaft, was der Ausbau des Strassennetzes wirklich bringt, wenn die Leute eh nicht spuren.

Zeichen einer unhaltbaren und verlogenen Doppelmoral

Die Schweiz hat einen sehr hohen Motorisierungsgrad, dass heisst Anzahl Autos pro 1000 Einwohner. Aktuell steht die Schweiz bei 535 Autos/1000 Einwohner. Wenn man jetzt noch die unter 18-jährigen abziehen würde, ergäbe sich ein schreckliches Bild, das insbesondere all die grünen Bewusstseinsäusserungen der schamlosen Lüge überführt. Es kommt ein weiterer Aspekt hinzu: Zwar weist die Schweiz in Europa nicht den höchsten Motorisierungsgrad in Zahlen aus. Wenn man jetzt aber überlegt, dass in der kleinen und dicht besiedelten Schweiz eher kurze Distanzen bewältigt werden müssen und der öffentliche Verkehr bestens ausgebaut ist, verschärft sich der Eindruck einer unseligen Doppelmoral. In Ländern wie etwa Skandinavien ist alles weitflächiger. Schnell mal wohnt man so abgelegen, dass die täglichen Bedürfnisse ohne die strassengebundene Mobilität gar nicht zeitgerecht zu bewältigen wären. Insofern wiegt der Motorisierungsgrad in der Schweiz weitaus schwerer, weil elementare Gründe wegfallen.

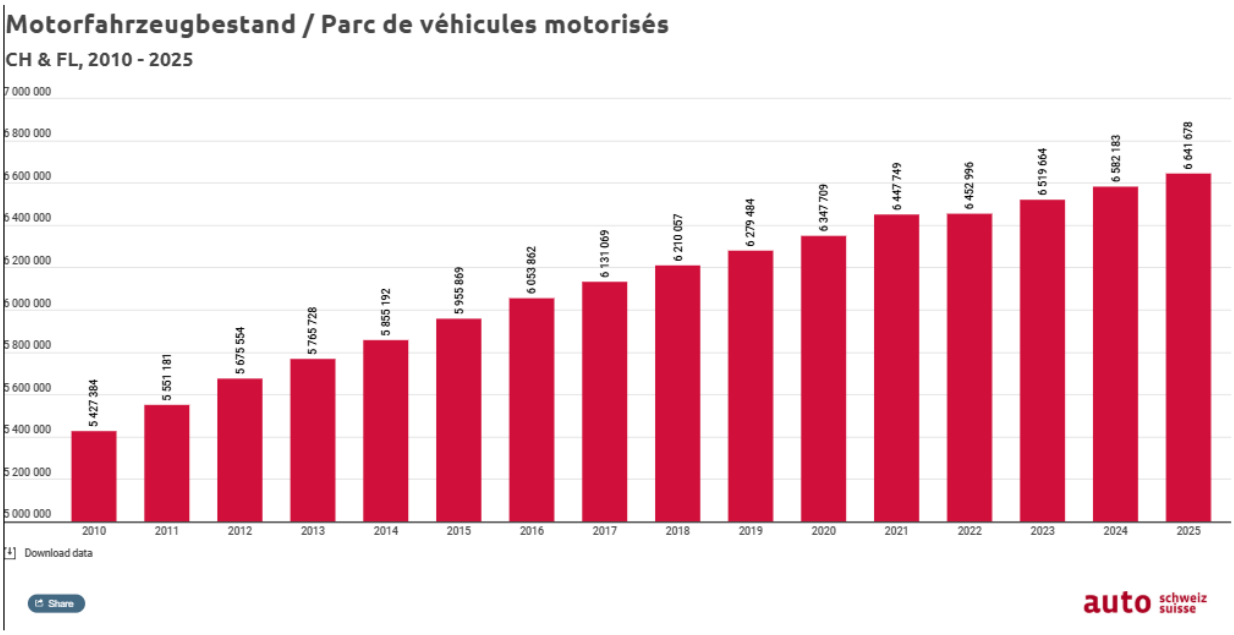
Knopf statt Reissverschluss

Die Staustunden werden von Jahr zu Jahr mehr. Umweltpolitisch ist dies im Prinzip ein Horrorszenario, denn schleichender respektive Stopp-and-Go-Verkehr treibt die Treibstoffverbräuche masslos in die Höhe. Wer's nicht glaubt, möge bei entsprechenden Fahrsituationen mal seinen Bordcomputer konsultieren! Viele der Verkehrsstillstände auf der Strasse sind andererseits auf das Unvermögen der Verkehrsteilnehmer zurückzuführen, nämlich, sich in gemeinschaftlich förderliche Abläufe einzubringen. Beispiele:

- **Immer wieder zu beobachten,** dass bei Stauaufkommen der Verkehr auf der rechten Spur schneller vorankommt, als jener auf der sogenannten Überholspur. Die Überholspur wird zum Pannenstreifen, wobei die Defekte

Motorfahrzeugbestand

Übersicht über den Motorfahrzeugbestand in der Schweiz und im Fürstentum Liechtenstein. Stichtag der Erhebung ist jeweils der 30. September eines Jahres.

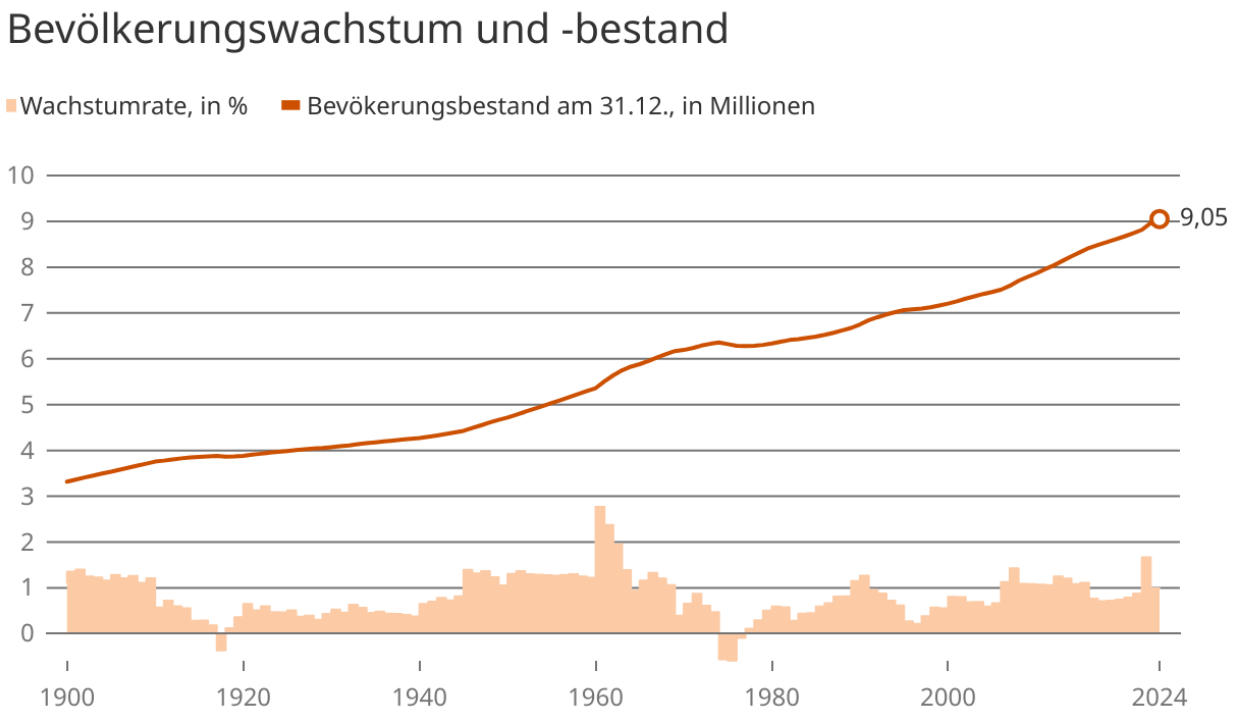


nicht auf technische Ursachen zurückzuführen sind als vielmehr auf ein bedenklich begrenztes Denkvermögen der FahrzeuglenkerInnen.

- **Oftmals kommt es zu einer Staubildung,** ohne dass ein ersichtlicher Grund vorliegt (Unfall, Baustelle, Gaffereffekt). Im heutigen dichten Verkehrsgeschehen reicht ein Schleicher aus, um einen Stillstand zu provozieren. Man spricht in solchen Fällen vom Handörgelieffekt. Die VerursacherInnen solcher Staus indes zeigen sich davon unbeeindruckt, ja gar ignorant. Sie scheinen den Rückspiegel einzig zu kosmetischen Zwecken zu benutzen und ansonsten absolut blind zu sein…

- **Viele Ein- und Ausfahrten bei Autobahnen** sind verlängert worden. Gleichwohl kommt es im Stossverkehr, und gerade auch bei Einfahrten zu jeder Tageszeit, zu Stillständen. Weshalb, so fragt man sich? Die Antwort ist so naheliegend, dass sie eigentlich einem jeden ohne weiteres einleuchten müsste, sofern er/sie noch über mindestens zwei intakte Hirnzellen verfügt: Statt dass, wer auf die Autobahn auffährt, das Tempo des Verkehrs auf der rechten Spur annimmt und sich dann einreiht, wird gezaudert, gebremst und dann am Ende der Einspurstrecke, oder sogar schon vorher, brüsk nach links eingeschwenkt. Dies bei einem Tempo, dass alle anderen Verkehrsteilnehmer entweder zu gewagten Ausweichmanövern auf die Überholspur zwingt oder aber zum Abbremsen nötigt. Auch hier kommt dann wieder der Handörgelieffekt zum Zug. Wo hier das berühmte Prinzip des Reissverschlusses Abhilfe schaffen könnte, steckt bei vielen Leuten der Knopf im Kopf. Andererseits setzt das Prinzip des Reissverschlusses ebenfalls voraus, dass die Verkehrsteilnehmer auf der rechten Spur Lücken schaffen, die es jenen, die auf die Autobahn auffahren wollen, ermöglichen, sich in den fliessenden Verkehr einzureihen. Diese wiederum müssten diese Chancen dann aber auch wahrnehmen. Doch auch bei diesem Gedankengang klemmt es wieder bei allzu vielen Automobilisten. Als sonderbares Phänomen empfinde ich in solchen Verkehrssituationen die Tatsache, dass der Stau auf der Überholspur meist intensiver ist als auf der Normalspur, obwohl von Seiten der Verkehrsteilnehmer keine Spurwechsel wahrzunehmen sind.

Gleiches, wie bei Autobahneinfahrten, gilt bei einem Spurabbau. Der absolute Klassiker ist die Strecke in Wangen an der Aare in Fahrtrichtung Zürich. Dort, wo in der kurzen Steigung drei Spuren auf der Anhöhe zu zwei Spuren zusammengeführt werden, kommt es immer wieder zur Staubildung – ungeachtet des Verkehrsaufkommens und der Tageszeit. Warum? Statt sich rechtzeitig auf zwei Spuren zu verteilen, gibt es immer wieder solche Hirnis die glauben, schneller als der Rest der Welt sein zu müssen. Sie drängen sich links vor bis zur Aufhebung der Spur und würgen sich dann rechts rein. Dort wiederum ärgern sich viele Automobilisten über die Drängler und fahren Stossstange an Stossstange, damit ja keiner einfädeln kann. Der Stillstand ist Programm! Das



Datenstand: 28.05.2025
Quelle: BFS – ESPOP, STATPOP, VZ

gr-d-01.02.04.05-su
© BFS 2025

gleiche Spiel ist vor Baustellen zu beobachten. Dass sogenannte Verkehrsexperten zur Ausreizung der linken Fahrspur aufrufen, macht die Sache nicht besser, schürt aber die Zweifel am Sachverstand dieser «Fachleute». Auch hier wäre der Reissverschluss wohl die bessere Wahl, denn: Lieber rechtzeitig das Tempo vermindern um Platz für andere Verkehrsteilnehmer zu schaffen, als letztlich stillzustehen.

Die Verengung im Denkvermögen

Die Forderung nach mehr Fahrspuren ist angesichts des wachsenden Verkehrsaufkommens nur logisch, auch wenn jene, die für unbegrenzte Zuwanderung sind sich gleichzeitig denn daraus erwachsenen Anpassungen der Strasseninfrastruktur beharrlich verweigern. Gleichwohl stelle ich mir die Frage, was mehr Fahrspuren bringen, wenn die VerkehrsteilnehmerInnen eh nicht spuren? Dort wo in einer Fahrtrichtung drei Fahrspuren zur Verfügung stehen ist immer wieder zu beobachten, dass die rechte Spur auf weite Sicht unbenutzt bleibt. Nein, lieber schleicht man auf der mittleren Spur dahin und zwingt alle anderen zum Überholen über zwei Spuren. Die Aufhebung des Rechtsüberholverbots ist im Interesse des Verkehrsflusses mehr als nur überfällig. Denn, obwohl es heute in vielen Themenbereichen usus ist, dass sich die Mehrheit am Unvermögen und der Beschränktheit von Minderheiten ausrichten muss und, bei Missachtung dieser Rechtsverdrehung noch drastische Bussen zu befürchten hat, kann und darf das doch nicht die neue Gesellschaftsnorm sein.

Fazit

Bei alledem fragt man sich am Schluss allen Ernstes, was die bei uns vorgeschriebene Schulpflicht bringt, wenn am Schluss en masse Leute daraus hervorgehen, die einfachste Zusammenhänge und mathematische Formeln nicht erkennen oder leugnen.

In solchen Momenten erinnere ich mich an die Feststellung meines Vaters. Er behauptete immer, dass sich am Verhalten im Strassenverkehr der Zustand einer Gesellschaft ableiten lasse. Recht hatte er! Inkonsequenz, auf kosmetische Schönschwätzerei beschränkte Bewusstseinsäusserungen und Egomanie vermiesen das gemeinschaftliche Zusammenwirken.