

## **Regierungsratsbeschluss**

vom 6. März 2007

Nr. 2007/344

KR.Nr. I 024/2007 (BJD)

**Interpellation Alexander Kohli (FdP, Grenchen): Elefantenrennen – Sicherheit auf Autobahnen  
(31.01.2007)**

**Stellungnahme des Regierungsrates**

---

### **1. Interpellationstext**

Mit der zunehmenden Belastung unseres Autobahnnetzes durch Transportfahrzeuge jeglicher Provenienz ist der Platz auf der Autobahn generell eng geworden. Die sogenannten «Elefanten» schenken sich nichts und überholen Kollegen ohne Rücksicht auf andere Verkehrsteilnehmer, die nur wenige Stundenkilometer langsamer sind als sie selbst. Dabei ist es unwesentlich, ob der Autobahnabschnitt zwei oder drei Spuren aufweist. Die Überholspur wird für mehrere Kilometer dicht gemacht; Minimalabstände zu andern Fahrzeugen werden nicht eingehalten. In Extremfällen werden andere, korrekt fahrende Verkehrsteilnehmer gar durch bedrohlich geringe Abstände eingeschüchtert oder fast von der Bahn gedrängt.

Die Regierung wird eingeladen, zu folgenden Fragen Stellung zu nehmen:

1. Teilt die Regierung die Ansicht, dass Autobahnen nicht nur für den Transportverkehr sondern auch für den normalen Bürger im PKW gebaut und unterhalten werden?
2. Ist die Regierung ebenfalls der Ansicht, dass unter normalen Bürgern im PKW auch sanftere, wenig aggressive oder auch ältere Mitbürger, die nicht als professionelle Chauffeure ihr Brot verdienen, im Sinne von Frage 1 einzuschliessen sind?
3. Sieht die Regierung die Gefährdung an Leib und Leben von normal am Verkehr teilnehmenden Bürgern aus den einleitend beschriebenen Situationen?
4. Wie beurteilt die Regierung den Nutzen von teuren Autobahnerweiterungen im Sinne der Verkehrsverflüssigung, wenn der neu gewonnene Platz für korrekt am Verkehr teilnehmende Mitbürger durch Elefantenrennen versperrt wird?
5. Ist die Regierung ebenfalls der Ansicht, dass der flüssige Verkehr, nicht durch Elefantenrennen gestört oder blockiert werden sollte?
6. Welche Möglichkeiten sieht die Regierung anhand von Ordnungsmassnahmen, die unhaltbare Situation zu bekämpfen?
7. Wie stellt sich die Regierung zu einem generellen LKW-Überholverbot auf allen Autobahnen, bzw. auf Autobahnen in seinem Einflussbereich?

8. Was hat der Kanton bisher dazu getan, um die Gefährdung von korrekt am Verkehr auf Autobahnen teilnehmenden Mitbürgern durch Elefantenrennen zu verringern?
9. Was gedenkt der Kanton in absehbarer Zeit zu tun, um die Gefährdung von korrekt am Verkehr auf Autobahnen teilnehmenden Mitbürgern durch Elefantenrennen zu verringern?

## 2. Begründung (Vorstosstext)

## 3. Stellungnahme des Regierungsrates

### 3.1 Einleitung

Die Forderung nach generellen Lastwagenüberholverböten auf Autobahnen besteht – insbesondere auch im Ausland – seit vielen Jahren. Entsprechend viele Untersuchungen und Forschungsarbeiten liegen über dieses Thema vor. Das Bundesamt für Strassen (ASTRA) hat für die Anordnung örtlicher Überholverböte für Lastwagen auf Autobahnen und Autostrassen im Jahr 2000 verkehrstechnische Kriterien ausarbeiten lassen. Dabei lehnt es ein generelles Verbot über längere Distanzen konsequent ab und dies aus guten Gründen. Hingegen können die Kantone lokale Lastwagenüberholverböte beantragen, vorausgesetzt ein verkehrstechnisches Gutachten bestätigt die Zweckmässigkeit der Massnahme. Diese hängt in der Regel von der Verkehrsbelastung (mind. 2500 Fz/h und Richtung), vom Anteil Schwerverkehr (ab 10 % der gesamten Verkehrsbelastung) und von der Längsneigung (Steigung grösser als 2 %) ab. Die Länge der Verbotsstrecke beeinflusst das Verkehrsverhalten der Chauffeure insofern, als nach sehr langen Strecken mit Überholverbot mit sehr intensiven Überholmanövern zu rechnen ist. Daher sind nur Streckenlängen von bis zu 3 km Länge für Überholverböte sehr gut geeignet.

So haben die drei Kantone Solothurn, Bern und Aargau bis heute drei Lastwagenüberholverböte beantragt und auch eingeföhrt (jeweils auf der Strecke mit Steigung): entlang des Bornhanges (zwischen Anschluss Rothrist und Gunzgerhöhe), am Striegel (Bereich Walterswil) sowie am Wangenstutz (Wangen an der Aare), dieses wurde jedoch nach dem Bau der zusätzlichen 3. Spur wieder aufgehoben. Diese Verböte haben sich bewöhrt, insbesondere bei dichtem Verkehr.

Gemäss Art. 36 der Verkehrsregelverordnung vom 13. November 1962 (VRV; SR 741.11) darf auf Autobahnen mit mindestens 3 Fahrstreifen in der gleichen Richtung der äusserste Streifen links nur von Motorfahrzeugen benützt werden, die eine Geschwindigkeit von mehr als 80 km/h erreichen dürfen. Damit ist die Benutzung des dritten Streifens für LKWs ausgeschlossen.

### 3.2 Zu Frage 1

Selbstverständlich sind unsere Hochleistungsstrassen für alle berechtigten Verkehrsteilnehmer gebaut. Daher kann es kaum die Absicht des Gesetzgebers sein, gewisse Kategorien zu bevorzugen oder andere zu „bestrafen“. Dies mag für kurze Streckenlängen angehen, jedoch nie generell.

### 3.3 Zu Frage 2

Ja.

#### 3.4 Zu Frage 3

Nein, aus der Unfallstatistik geht ein erhöhtes Risiko durch überholende Lastwagen nicht hervor. Es ist auch nicht nachgewiesen, dass Zahl und Folgen von Unfällen mit Lastwagen durch ein Überholverbot wesentlich beeinflusst werden können. Im Gegenteil kann durch die Pulkbildung bei einem generellen Überholverbot das Ein- und Ausfahren bei Anschlüssen äusserst riskant und gefährlich werden.

### 3.5 Zu Frage 4

Bei einem Ausbau auf drei Fahrstreifen darf gemäss Art. 36 VRV der äussere Streifen links durch LKWs nicht benutzt werden. Die Benützung ist also auch ohne zusätzliche Signalisation verboten. Es bestehen in diesen Fällen genügend Möglichkeiten, um Lastwagen zu überholen. Dieses Verkehrssystem ist bereits an der Belchenrampe erfolgreich in Betrieb. So wird auch der beabsichtigte 6-Streifen-Ausbau Härkingen-Wiggertal wesentlich zur Verkehrsverflüssigung beitragen. Der Nutzen wurde in der Zweckmässigkeitsstudie nachgewiesen.

### 3.6 Zu Frage 5

In der Tat sind solche Elefantenrennen ein Ärgernis. Sie führen zu Aggressionen der übrigen Verkehrsteilnehmer und sind auch insofern gefährlich. Die Nachteile von generellen Lastwagenüberholverböten sind jedoch auch nicht zu unterschätzen (siehe Frage 3).

### 3.7 Zu Frage 6

Wir können uns der Ansicht der Interpellanten nicht anschliessen und erachten die Situation nicht als „unhaltbar“. Die derzeit gestützt auf Bundesrecht zulässigen Massnahmen werden von der Polizei Kanton Solothurn wirksam umgesetzt:

Im Rahmen der Intensivierung der Schwerverkehrskontrollen, welche in der Leistungsvereinbarung zwischen dem ASTRA und der Polizei Kanton Solothurn vereinbart wurde, hat die Polizei Kanton Solothurn im Jahr 2006 während 13'293 Stunden vorwiegend auf unseren Autobahnen entsprechende Kontrollen durchgeführt. Unter anderem wurden dabei insgesamt 7'428 schwere Fahrzeuge kontrolliert. Bei 2'547 kam es zu Beanstandungen, wobei rund ein Drittel mit einer Ordnungsbusse und zwei Drittel mit einer Strafanzeige geahndet wurden.

Ausserdem kontrolliert die Polizei Kanton Solothurn regelmässig die Einhaltung der Arbeits- und Ruhezeiten der Chauffeure schwerer Fahrzeuge, welche im Kanton Solothurn immatrikuliert sind (so genannte Betriebskontrollen).

Auch die auf den Autobahnen gezielt gegenüber schweren Fahrzeugen durchgeführten Geschwindigkeitskontrollen dienen der Disziplinierung der Lastwagenchauffeure. Die dabei festgestellten Geschwindigkeitsüberschreitungen werden übrigens stets der jeweils zuständigen Motorfahrzeugkontrolle zur Kenntnis gebracht, damit diese wegen vermuteter Manipulation am Geschwindigkeits-Abriegler die erforderlichen Massnahmen einleiten kann.

Weitere Massnahmen erachten wir als nicht erforderlich.

### 3.8 Zu Frage 7

Ein generelles LKW-Überholverbot steht im Kanton Solothurn nicht zur Diskussion (ausgenommen im Zusammenhang mit Massnahmen zur Reduktion der Feinstaubbelastung). Mit zunehmender Verkehrsdichte werden wir uns beim ASTRA jedoch dafür einsetzen, dynamische Signalisationen zu prüfen wie Geschwindigkeitsreduktionen, LKW-Überholverböte usw. Diese Signalisation könnte zukünftig vom Bund - von der nationalen Verkehrsleitzentrale (in Luzern) aus - je nach Verkehrsmenge in der

ganzen Schweiz einheitlich betrieben werden. Ein Alleingang des Kantons Solothurn hätte wenig Aussicht auf Erfolg.

3.9 Zu Frage 8

Der Kanton kann durch seine mit verkehrspolizeilichen Aufgaben beauftragten Polizeikräften nur bei Gesetzesverstössen eingreifen. Ob solche vorliegen, ist im Einzelfall durch die Polizei zu prüfen. Hinzu kommen die in Ziffer 3.7 genannten Tätigkeiten, welche auch präventive Wirkung entfalten.

3.10 Zu Frage 9

Siehe unsere Bemerkungen unter Ziffer 3.8.



Dr. Konrad Schwaller  
Staatsschreiber

#### **Verteiler**

Bau- und Justizdepartement  
Bau- und Justizdepartement (br)  
Amt für Verkehr und Tiefbau (Su/ks)  
Polizei Kanton Solothurn  
Amt für öffentliche Sicherheit  
Bundesamt für Strassen, 3003 Bern  
Parlamentsdienste  
Traktandenliste Kantonsrat