

# PHÄNOMEN LINKSFAHREN AUF MEHRSTREIFIGEN RICHTUNGSFAHRBAHNEN

## PHÄLIKS - Phänomen Linksfahren auf mehrstreifigen Richtungsfahrbahnen – Maßnahmen und Empfehlungen zum Rechtsfahrgebot

### Zusammenfassung der Projektergebnisse:

Aufbauend auf den Erkenntnissen qualitativer und quantitativer Erhebungen wurden auf die zwei wesentlich zu unterscheidenden Typen von LinksfahrerInnen – die aktiven "Linksdrängler" und die passiven "Linksbremser" - abgestimmte Maßnahmenvarianten zur Beachtung des Rechtsfahrgebots entwickelt. Als einzige Maßnahme, die direkt und unmittelbar vom Straßenbetreiber umsetzbar erscheint und auch auf die höchste Akzeptanz sowohl bei den befragten LenkerInnen als auch den ExpertInnen stieß, ergibt sich die Anordnung von Hinweisen vor Ort entlang der Straße (Hinweisschilder und Bodenmarkierungen in Kombination sowie Texte auf Überkopfanzeigen). Von ihr ist gleichzeitig die größte Wirkung zu erhoffen. Bei den meisten anderen auch als wirkungsvoll eingestuften Maßnahmen ist unklar, ob sie überhaupt je zur Umsetzung gelangen, wie z.B. das Schaffen einer automatisierten Überwachung des Rechtsfahrgebots bzw. der generellen Erhöhung der Überwachungstätigkeit/Präsenz der Exekutive, der Vereinheitlichung und Erhöhung des Strafausmaßes sowie – in Kombination - der Medienkampagne zur Förderung des Rechtsfahrgebots. Die erhöhte subjektive Wahrscheinlichkeit, entdeckt zu werden mit begleitender Information über und auch tatsächlich stattfindender (verstärkter) Überwachung wäre zu verbinden. Jedenfalls sollte eine Evaluierung der jeweils gewählten Maßnahme erfolgen.

### Facts:

- Laufzeit: 06/2012-08/2013
- Forschungskonsortium:
  - Factum Chaloupka & Risser OG, Wien
  - Inst. für Verkehrswesen, Dep. für Raum, Landschaft und Infrastruktur, Univ. Bodenkultur Wien
  - Österr. Automobil-, Motorrad- und Touring Club, Wien



## Kurzzusammenfassung

### Problem

Das auf mehrstreifigen Richtungsfahrbahnen zu beobachtende Phänomen des Linksfahrens wirkt sich sowohl auf die Verkehrssicherheit als auch auf die Qualität des Verkehrsflusses negativ aus. Auch wenn es kaum belegbar scheint, dass ein Unfall mit einer davor stattgefundenen "Linksfahraktion" direkt in Zusammenhang steht, so ist die Gemütslage von von Linksfahraktionen betroffenen VerkehrsteilnehmerInnen erhebbar (Ärgergefühle, Nervosität, Stress, eventuell sogar Angst), sowie auch Fehlverhalten, das in weiterer Folge gesetzt wird (abrupter Fahrstreifenwechsel, Rechtsüberholen). Das Linksfahren ist gesetzlich nur in § 7 Abs 1 StVO, dort aber hinsichtlich der „Zumutbarkeit“ eher unscharf definiert. Aktuell können keine gezielten Gegenmaßnahmen unternommen werden.

### Ergebnisse

Das "Phänomen Linksfahren" scheint ein gut bekanntes, wenn auch eher bei anderen beobachtetes Verhalten. LenkerInnen fühlen sich durch LinksfahrerInnen gezwungen, ihre eigene Geschwindigkeit zu verringern, oder beim Überholen schneller zu fahren, als sie es eigentlich beabsichtigten. Die gesetzlichen Bestimmungen zum Rechtsfahrgebot sind weitgehend bekannt. Das bedeutet, dass es sich meist um keine Wissenslücke handelt, sondern dass bestimmte Situationsinterpretationen und Motivationslagen dieses Verhalten hervorbringen.

Drei LinksfahrerInnen-Typen konnten eruiert werden:

- die "aktiven" LinksfahrerInnen ("Linksdrängler"),
  - die "passiven" LinksfahrerInnen ("Linksbremser"),
- sowie – eher selten - und kaum problematisch:
- die "LinksausweicherInnen" an Autobahnauffahrten.

Verkehrssituationen als soziale Interaktionen zeigen, dass AutofahrerInnen sich weniger an bestehenden Regeln, als am Verhalten anderer orientieren. Nachahmungseffekte sind nicht selten und dürften auch beim Linksfahren eine Rolle spielen ebenso wie die subjektive Einschätzung, bei diesem Delikt (nicht) erwischt zu werden.

### Schlussfolgerungen

Maßnahmen zur Erinnerung an das Rechtsfahrgebot vor Ort (Schildern am Straßenrand in Kombination mit Bodenmarkierungen oder durch Erinnerungstexte in Überkopfanzeigen) lassen die größte Wirksamkeit wie auch die beste Akzeptanz erwarten. Die Möglichkeit einer automatisierten Überwachung des Rechtsfahrgebots durch Zuhilfenahme technischer Einrichtungen wäre zu prüfen. Das Rechtsfahrgebot auf Autobahnen sollte außerdem verstärkt in der Fahrausbildung integriert werden. Medienkampagnen, z.B. zum kürzlich eingeführten Rücksichtnahmegebot, sollten forciert und mit Informationen über das Rechtsfahrgebot kombiniert werden. Wichtig bei der Umsetzung von Maßnahmen: Durchführung von Evaluierungstudien.

### English Abstract

Two main types of left-driving offenders were defined: the active "pressure" type and the passive "leisurely pace" type. The only measure that may be directly implemented by the provider of the road infrastructure and that was well accepted both by the road users and by the experts: information provided along the road (given

with the help of symbols and texts on signposts and on the road surface). Other potential measures: the automated enforcement of the law that prescribes to drive on the right lane (which does not give sufficiently distinct instructions for all situations); a general increase of (visible) presence of the police on the highways; media campaigns to enhance driving on the right lane according to the law; higher fines and unified fines all over Austria. This last measure would only be effective if combined with (intensified) police enforcement, thus increasing the subjective probability to be caught in case one breaks the law.

### Impressum:

#### Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie

DI Dr. Johann Horvatits,  
Abt. IV/ST 2 Technik und  
Verkehrssicherheit  
johann.horvatits@bmvit.gv.at,

DI (FH) Andreas Blust,  
Abt. III/14 Mobilitäts- und  
Verkehrstechnologien  
andreas.blust@bmvit.gv.at,  
www.bmvit.gv.at

#### ASFINAG

DI Eva Hackl,  
Manager International Relations  
und Innovation  
eva.hackl@asfinag.at,

DI (FH) René Moser, Leiter Strategie,  
Internationales und Innovation  
rene.moser@asfinag.at,  
www.asfinag.at

#### Österreichische Forschungsförderungsgesellschaft mbH

DI Dr. Christian Pecharda,  
Programmleitung Mobilität  
Sensengasse 1, 1090 Wien  
christian.pecharda@ffg.at,  
www.ffg.at

August, 2013