

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

Ein Projekt finanziert im Rahmen der
Verkehrsinfrastrukturforschung 2011
(VIF2011)

August 2013



Impressum:

Herausgeber und Programmverantwortung:

Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie
Abteilung Mobilitäts- und Verkehrstechnologien
Renngasse 5
A - 1010 Wien



ÖBB-Infrastruktur AG
Praterstern 3
A - 1020 Wien



Autobahnen- und Schnellstraßen-Finanzierungs
Aktiengesellschaft
Rotenturmstraße 5-9
A - 1010 Wien



Für den Inhalt verantwortlich:

FACTUM Chaloupka & Risser OG
Danhausergasse 6/4
1040 Wien



Institut für Verkehrswesen
Department für Raum, Landschaft und Infrastruktur
Universität für Bodenkultur Wien
Peter Jordan-Straße 82
1190 Wien



Österreichischer Automobil-,
Motorrad- und Touring Club
Schubertring 1-3
1010 Wien



Programmmanagement:

Österreichische Forschungsförderungsgesellschaft mbH
Bereich Thematische Programme
Sensengasse 1
A – 1090 Wien



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

Ein Projekt finanziert im Rahmen der
Verkehrsinfrastrukturforschung
(VIF2011)

AutorInnen:

Dr. Christine CHALOUKKA-RISSER

Dipl.-Ing. Dr. Wolfgang J. BERGER

Mag. Martin HOFFER

Dipl.-Ing. Ulrike RAICH

Mag. Doris WUNSCH

Mag. Karin AUSSERER

Bakk.techn. Thomas ROTHBERGER

Auftraggeber:

Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie

Autobahnen- und Schnellstraßen-Finanzierungs-Aktiengesellschaft

Auftragnehmer:

FACTUM Chaloupka & Risser OG

Institut für Verkehrswesen, Department für Raum, Landschaft und Infrastruktur,
Universität für Bodenkultur Wien

Österreichischer Automobil-, Motorrad- und Touringclub (ÖAMTC)

INHALTSVERZEICHNIS:

1 KURZFASSUNG / SUMMARY	7
2 DAS PROJEKT "PHÄLIKS" – AUSGANGSLAGE	11
3 STATE OF THE ART-RECHERCHE	13
3.1 Rechtliche Rahmenbedingungen	13
3.1.1 Vorbemerkung	13
3.1.2 Rechtliche Grundlagen in Österreich	13
3.1.3 Rechtmäßiges "Linksfahren"	19
3.1.4 Sanktionen nach Verstößen gegen das Rechtsfahrgebot	23
3.1.5 Rechtslage in den Nachbarländern	24
3.2 Fahrstreifenbelegung von mehrstreifigen Richtungsfahrbahnen	26
3.3 Intelligent transport systems (ITS)	27
3.3.1 Cruise Control und Fahrverhalten	28
3.3.2 Navigationssystem und Fahrverhalten	28
3.3.3 Mobil-Telefonie und Fahrverhalten	28
3.4 Soziodemografische Variablen	29
3.4.1 Geschlecht	29
3.4.2 Alter	29
3.4.3 Fahrerfahrung	30
3.5 Psychologische und soziologische Erklärungsansätze	30
3.5.1 Der Diamant	31
3.5.2 Das hierarchische Modell von Michon	33
3.5.3 "15 Phänomene" zur Diskrepanz zwischen Wissen und Verhalten	35
3.5.4 Motive und Motivation	37
3.5.5 Extra motives – ein Lerntheoretischer Erklärungsansatz	42
3.5.6 Abbau von die Verkehrssicherheit gefährdenden Emotionen, Motiven und Einstellungen	43
3.5.7 Maßnahmenkommunikation 1: Das Transtheoretische Modell zur Erklärung von Verhaltensveränderungen	44
3.5.8 Maßnahmenkommunikation 2: Das Elaboration-Likelihood Modell	45
3.5.9 Maßnahmenkommunikation 3: Wirkmodell der Regelbefolgung	46
3.6 Überwachung	47
4 QUALITATIVE ANALYSE – FOKUSGRUPPEN	49
4.1 LenkerInnenfokusgruppen	49
4.1.1 TeilnehmerInnen und Fahrerfahrung	50
4.1.2 Definition und Wahrnehmung des Phänomens "Linksfahren"	51
4.1.3 Auswirkungen des Linksfahrens	52
4.1.4 Ursachen für das Linksfahren	53
4.1.5 Maßnahmen gegen das Linksfahren	55
4.1.6 Zusammenfassung und Interpretation	57
4.2 ExpertInnenfokusgruppe	58
4.2.1 Fakten im Zusammenhang mit Linksfahren	59
4.2.2 Ursachen für das Linksfahren	65

4.2.3	Maßnahmen gegen das Linksfahren	70
4.2.4	Zusammenfassung der ExpertInnenfokusgruppe	74
5	QUANTITATIVE ANALYSE – RASTSTÄTTENERHEBUNG	78
5.1	Systemabgrenzung	78
5.1.1	Grundgesamtheit	78
5.1.2	Inhaltliche Abgrenzung	78
5.2	Erhebungsverfahren	79
5.2.1	Befragungsvorbereitung	79
5.2.2	Umfang und Verteilung der Stichprobe	80
5.2.3	Signifikanz der Auswertungen	83
5.3	Ergebnisse der Befragung an den Autobahnraststätten	84
5.3.1	Disziplin auf Autobahnen	84
5.3.2	Beobachten und Ausüben von Drängeln und Rechtsüberholen	86
5.3.3	Wissensstand des Rechtsfahrgebots auf Autobahnen	94
5.3.4	Beobachten und selbst Ausüben von Linksfahren	102
5.3.5	Störung durch Linksfahren	106
5.3.6	Auswirkungen des Linksfahrens anderer	118
5.3.7	Gründe für das Linksfahren	125
5.3.8	Ideen für Maßnahmen zur Einhaltung des Rechtsfahrgebots	126
5.4	Zusammengefasste Erkenntnisse aus der Raststättenerhebung	130
5.4.1	Allgemeines	130
5.4.2	Differenzierung des Linksfahrens	131
5.4.3	Linksfahren nach soziodemografischen Merkmalen	132
6	MASSNAHMEN GEGEN DAS LINKSFAHREN – EINE ZWISCHENBILANZ	136
6.1	Rechtliche Maßnahmen	137
6.2	Überwachung und Ahndung	139
6.3	Maßnahmen an der Infrastruktur	141
6.4	Bewusstseinsbildende Maßnahmen	143
6.5	Maßnahmen der Fahraus- und -fortbildung	144
7	MASSNAHMENEVALUIERUNG – VERTIEFUNGSGINTERVIEWS	146
7.1	Systemabgrenzung	146
7.1.1	Grundgesamtheit	146
7.1.2	Inhaltliche Abgrenzung	147
7.2	Erhebungsverfahren	147
7.3	Umfang und Verteilung der Stichprobe	149
7.4	Ergebnisse der Vertiefungsinterviews	152
7.4.1	Situationen für das Linksfahren	152
7.4.2	Gründe für das Linksfahren	153
7.4.3	Deliktbewusstsein	156
7.4.4	Wirksamkeit und Akzeptanz von Maßnahmen zur Einhaltung des Rechtsfahrgebots	157
7.4.5	Reihung der Maßnahmen zur Einhaltung des Rechtsfahrgebots	175
7.5	Zusammengefasste Erkenntnisse aus den Vertiefungsinterviews	176
7.5.1	Allgemeines	176
7.5.2	Situationen und Gründe für Linksfahren	177
7.5.3	Vergleich der Maßnahmen gegen das Linksfahren	177

8 MASSNAHMENOPTIMIERUNG – EXPERTENWORKSHOP	180
8.1 Expertenmeinung zur Wirksamkeit von Maßnahmengruppen	181
8.2 Expertenmeinung zur Wirksamkeit einzelner Maßnahmen	182
8.2.1 Expertenmeinung zu rechtlichen Maßnahmen	183
8.2.2 Expertenmeinung zu Überwachung und Bestrafung	184
8.2.3 Expertenmeinung zu Medienkampagnen und Hinweisen vor Ort	186
8.2.4 Expertenmeinung zu Fahraus- und -fortbildung	187
8.3 Zusammenfassung der Expertengruppe	188
9 MASSNAHMENKATALOG GEGEN DAS LINKSFAHREN	190
9.1 Zur kurzfristigen Umsetzung zu empfehlende Maßnahmen	191
9.1.1 Hinweise vor Ort: Texte und/oder Schilder und Bodenmarkierungen ...	191
9.1.2 Automatisierte Überwachung der Rechtsfahrgebots	192
9.1.3 Medienkampagne zur Förderung des Rechtsfahrgebots	193
9.1.4 Verstärkte Thematisierung des Rechtsfahrgebots in der Fahrausbildung	194
9.2 Weitere zur Umsetzung zu empfehlende Maßnahmen	195
9.2.1 Erhöhung der Überwachungsdichte	195
9.2.2 Vereinheitlichung und Erhöhung des Strafausmaßes	196
9.2.3 Auffrischkurse	197
9.2.4 Maßnahmen der Knotengestaltung	197
9.3 Nicht zur Umsetzung zu empfehlende Maßnahmen	198
9.3.1 Präzisierung des derzeitigen Gesetzestextes zum Rechtsfahrgebot	198
9.3.2 Partielle Aufhebung des Rechtsfahrgebots in bestimmten Bereichen ...	198
10 RESÜMEE	200
11 LITERATUR	204
12 ANHANG	208

1 KURZFASSUNG / SUMMARY

Das auf mehrstreifigen Richtungsfahrbahnen zu beobachtende Phänomen des Linksfahrens wirkt sich sowohl auf die Verkehrssicherheit als auch auf die Qualität des Verkehrsflusses negativ aus. Untersuchungen zur Ursache des Fehlverhaltens, zu möglichen Typen von LinksfahrerInnen und zu den Auswirkungen auf den Verkehrsablauf und die Verkehrssicherheit gibt es jedoch kaum. Das Linksfahren ist gesetzlich nur in § 7 Abs 1 StVO, dort aber hinsichtlich der „Zumutbarkeit“ eher unscharf definiert.

Ausführliche Literaturrecherche zu möglichen Verhaltensklärungen aus sozialwissenschaftlicher Sicht sowie den faktischen rechtlichen Rahmenbedingungen in Österreich und europäischen Nachbarländern bildeten die Basis für die konkrete Hypothesenstellung und die anschließenden qualitativen und quantitativen Untersuchungsteile. Im Rahmen von Fokusgruppendifkussionen sollte das Phänomen des Linksfahrens auf mehrstreifigen Richtungsfahrbahnen verkehrstechnisch, juristisch, psychologisch und soziologisch erfasst und beschrieben werden. LenkerInnenfokusgruppen im Westen und im Osten Österreichs lieferten Erkenntnisse zum Wissensstand der VerkehrsteilnehmerInnen, zum Fahrverhalten, zur Qualität des Verkehrsflusses im Zusammenhang mit Linksfahren und zur Verkehrssicherheit. In einer ExpertInnenfokusgruppe wurden die gesetzlichen Vorschriften, die Überwachung sowie die Sanktionierung des vorschriftswidrigen Verhaltens analysiert. Auch wurden mit den ExpertInnen mögliche Maßnahmen durchgedacht und deren Erfolgsaussichten aus dem jeweiligen fachlichen Blickwinkel abgeschätzt.

Aufbauend auf die Auswertung der Fokusgruppen von LenkerInnen und ExpertInnen wurde ein Fragebogen für Kfz-LenkerInnen entwickelt. Ziel der bundesweiten LenkerInnenbefragung war die quantitative Abschätzung, von allem aber die qualitative Erfassung des Linksfahrens. Befragungen am Ort, hier an drei Autobahnraststationen im Osten und einer im Westen Österreichs, konnten die Meinungen und Überlegungen der LenkerInnen festhalten. Insbesondere wurde der Kenntnisstand der gesetzlichen Bestimmungen erhoben, wie häufig das Phänomen nach Einschätzung von Pkw-FahrerInnen auftritt, ob und wenn ja wann und welche Verhaltensweisen und Emotionen dadurch ausgelöst werden und wie die Pkw-LenkerInnen damit umgehen. Es wurden Ursachen für das Linksfahren erforscht und um eine Selbsteinschätzung der LenkerInnen ersucht, inwieweit und wie häufig sie selbst auf einem linken Fahrstreifen verhaften, obwohl das Einordnen auf dem rechts angrenzenden Fahrstreifen angesichts der

vorhandenen Verkehrsdichte möglich und laut StVO verpflichtend wäre. Weiters wurden Möglichkeiten von verschiedenen potenziellen Maßnahmen hinterfragt.

Aufbauend auf den Erkenntnissen der qualitativen und quantitativen 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. Im Rahmen von interaktiven Vertiefungsinterviews wird die Maßnahmenwirksamkeit bei praktizierenden LinksfahrerInnen, deren Auffindung unter anderem mit Polizeiunterstützung erfolgte, evaluiert. Dazu wurden die LinksfahrerInnen vertieft über ihre Motivation befragt und ihre Verhaltensänderungsbereitschaft wurde erhoben.

Nach Auswertung der Befragungsergebnisse wurden praktisch umsetzbare Modelle für Anreizmaßnahmen erarbeitet, um dem Phänomen des Linksfahrens erfolgreich begegnen zu können. Diese Maßnahmen wurden mit der ExpertInnenrunde diskutiert und von dieser evaluiert. In Form eines Maßnahmenkatalogs werden in diesem Bericht die aussichtsreichsten Maßnahmen dargestellt.

Als einzige Maßnahme, die direkt und unmittelbar vom Straßenbetreiber umsetzbar ist 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 Maßnahmen ist keineswegs klar, ob sie überhaupt je zur Umsetzung gelangen (können), wie z.B. bei der Empfehlung für das Schaffen der Möglichkeit für eine automatisierte Überwachung des Rechtsfahrgebots bzw. der generellen Erhöhung der Überwachungstätigkeit/Präsenz der Exekutive, der Medienkampagne zur Förderung des Rechtsfahrgebots oder auch der Vereinheitlichung und Erhöhung des Strafausmaßes. Letzteres würde in enger Verbindung mit der erhöhten subjektiven Wahrscheinlichkeit, entdeckt zu werden, d.h. mit begleitender Information über eine (verstärkte) Überwachung, zu verbinden sein.

SUMMARY

Driving-left, a phenomenon observed on multi-lanes motorways has a negative impact on both traffic safety and on the quality of traffic flow. However, the cause of this traffic offence, of the likely characteristics of left-driving drivers, and of the effects of driving-left on traffic flow and traffic safety has been investigated only marginally. There is no clear definition of the driving-left offence neither in the legislation nor in the available literature.

Nor has it been discussed in more detail how reasonable it is to expect from the car drivers to avoid the use of the left lane, and under which conditions it should be avoided. As a part of focus groups the phenomenon was discussed in legal, traffic-technical and sociological terms, and finally defined. Two groups of drivers, one from the western, other from the eastern Austria, have been interviewed about road behaviour and quality of traffic flow associated with left-driving and traffic safety. In a focus group of experts, the legal requirements, monitoring and penalising of driving-left have been analysed. Based on their expertise, experts suggested viable measures; also possible chances for success of those measures have been discussed.

Following the analysis of focus groups results, a questionnaire for car drivers has been developed. The objective of the nationwide survey was the quantitative assessment but mostly the qualitative detection of the phenomenon. Interviews on the spot, locally and at two highway service stations in the west and east of Austria, should help to record the opinions and thoughts on the topic. In particular, the knowledge of the legal situation, the frequency of the traffic violence, and the way how the drivers handle the resulting stress and risk situations have been examined. The causes of left driving have been explored and the driver's self-assessment was required (how often were they involved in the misconduct of left driving despite the given and mandatory possibility of swerving into the right lane). Finally, the corrective measures have been discussed together with prospects for success of an awareness-changing action.

Based on the findings of the qualitative and quantitative surveys, adequate measures adjusted accordingly to the characteristics of the two main types of potential left-driving offenders – the active “pressure” type and the passive “leisurely pace” type - have been developed. With the help of in-depth interview (stated-response technique) with the left-drivers the potential effectiveness of the measures have been evaluated. The drivers should answer detailed questions about their motivation and willingness for the change of

their attitudes. Once the survey results have been evaluated, action models for incentive measures for countering the phenomenon of driving-left have been developed. Conclusively, the developed models have been assessed and evaluated by a group of experts. The final compilation is an implementation list or catalogue of measures.

After the evaluation of the interview results feasible models for providing incentives were developed that should help to mitigate the problem of driving in the left lane. These models were presented to experts from outside the project who discussed and evaluated them. The most promising measures are presented in this report.

The only measure that can be directly implemented by the provider of the road infrastructure and that was well accepted both by the road users and by the experts consist of information provided along the road (given with the help of symbols and texts on signposts and on the road surface). This measure is also expected to have the strongest effect. For other measures it was not even clear whether they would ever be implemented, like 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.

2 DAS PROJEKT "PHÄLIKS" – AUSGANGSLAGE

Dem auf mehrstreifigen Richtungsfahrbahnen von Autobahnen zu beobachtenden "Phänomen des Linksfahrens" werden sowohl was die Verkehrssicherheit als auch die Qualität des Verkehrsflusses anlangt, negative Auswirkungen nachgesagt. Es existieren einige diesbezügliche Mosaiksteinchen, jedoch keine Untersuchungen zur Ursache des Fehlverhaltens, zu möglichen Typen von LinksfahrerInnen und zu den tatsächlichen Auswirkungen auf den Verkehrsablauf und die Verkehrssicherheit. Dementsprechend können aktuell auch keine gezielten Gegenmaßnahmen unternommen werden.

Der Verkehrsablauf bzw. dessen Gleichmäßigkeit kann auf freier Strecke von mehrstreifigen Richtungsfahrbahnen durch die Geschwindigkeit bzw. Geschwindigkeitsverteilung, die Zeitlücken bzw. Zeitlückenverteilung (im Sinne von Tiefenabstandsverhalten zwischen den Einzelfahrzeugen) sowie den Auslastungsgrad als Verhältniswert zwischen der gegebenen Verkehrsstärke auf einem Abschnitt und dessen Leistungsfähigkeit beschrieben werden.

Die subjektiv empfundene „Qualität des Fahrens“ auf Autobahnen und Schnellstraßen ist für Kfz-LenkerInnen im Wesentlichen durch drei Faktoren zu Projektbeginn beschreibbar:

- die Möglichkeit des reibungslosen Vorankommens mit Wunschgeschwindigkeit bei geringen bis mittleren Verkehrsstärken (d.h. langsamere Fahrzeuge problemlos überholen zu können),
- die Zuverlässigkeit des Vorankommens bei hohen bis höchsten Verkehrsstärken (im Sinne einer möglichst hohen Leistungsfähigkeit des Querschnitts bzw. einer geringen Stauanfälligkeit),
- das Gefühl, sicher unterwegs zu sein (dies unabhängig von der Verkehrsstärke).

Bei allen dreien spielt die Aufteilung des Verkehrs auf die einzelnen Fahrstreifen eine große Rolle: Eine (theoretisch) „ideal angepasste“ Aufteilung ermöglicht bei geringen bis mittleren Verkehrsstärken den weitgehend ungehinderten Fahrstreifenwechsel, das Überholen ist (fast) jederzeit möglich, das Bremsen wegen anderer Fahrzeuge ist (fast) nicht notwendig. Bei weiter zunehmender Verkehrsstärke verteilen sich die Fahrzeuge immer gleichmäßiger auf die Fahrstreifen, das Geschwindigkeitsniveau insgesamt sinkt, wird aber immer einheitlicher. Ebenso die Zeitlücken, welche sich bei konstant knapp 2 s brutto einpendeln. Der Verkehrsfluss bleibt trotz höchster Verkehrsstärken stabil und die Leistungsfähigkeit wird voll ausgeschöpft. Bei keinem Verkehrszustand sind abrupte

Brems- oder Fahrstreifenwechselmanöver erforderlich und das Sicherheitsniveau ist generell hoch. Auch zum Rechts-Überholen wird niemand verleitet. Die konsequente Einhaltung des Rechtsfahrgebots gem. StVO §7 Abs. 1 würde die Erreichbarkeit dieses „Idealszenarios“ erheblich erleichtern.

Die Praxis sieht jedoch anders aus: Bei mehrstreifigen Richtungsfahrbahnen ist die Fahrstreifenaufteilung in starkem Maße von der Verkehrsstärke des Gesamtquerschnitts abhängig. Zwar weist bei (sehr) niedrigen Verkehrsstärken der rechte Fahrstreifen den höchsten Anteil an der Gesamtverkehrsstärke auf. Mit zunehmenden Verkehrsstärken verändert sich die Fahrstreifenaufteilung jedoch weit rascher zugunsten der linken Fahrstreifen, als bei Einhaltung des Rechtsfahrgebots erforderlich; das „Phänomen des Linksfahrens“ ist zu beobachten.

Zusammenfassend kann als Ausgangslage für das Projekt festgehalten werden, dass

- das Linksfahren sich offensichtlich:
 - o negativ auf den Verkehrsfluss wirkt,
 - o als Ärgernis oder gar Provokation empfunden wird,
 - o andere zu groben Regelverstößen (wie Drängeln oder Rechtsüberholen) verleitet,
 - o und damit das Verkehrsklima und die Verkehrssicherheit negativ beeinflusst;
- die Gründe, die AutofahrerInnen zum Linksfahren bewegen, eher auf Vermutungen denn auf Fakten beruhen;
- Studien, die sich mit gezielten Maßnahmen gegen das Linksfahren, also möglichst „adressgenau“ auf die Verursacher gerichtet sind, hingegen keine bekannt sind.

Die vorliegende Studie soll hier somit helfen, Klarheit zu schaffen und gezielte Maßnahmen zu formulieren, die auch möglichst behördlicherseits unterstützt sowie seitens der VerkehrsteilnehmerInnen verstanden werden.

3 STATE OF THE ART-RECHERCHE

Ziel der State of the Art-Recherche war es, das Thema "Linksfahren auf Autobahnen" von unterschiedlichen Seiten zu beleuchten, um eine Verständnisgrundlage für das weitere Procedere aufzubauen. Die wichtigsten Erkenntnisse in Bezug auf rechtliche Rahmenbedingungen, mögliche Einflussfaktoren für das Linksfahren, wie Verkehrsaufkommen, soziographische Daten sowie psychologische Verhaltensmodelle, werden in der Folge dargestellt.

3.1 Rechtliche Rahmenbedingungen

3.1.1 Vorbemerkung

In diesem Kapitel wird der österreichische Rechtsbestand aufgearbeitet, wobei auch versucht wird, Voraussetzungen für das erlaubte Verlassen des äußerst rechten Fahrstreifens bzw. für das Unterbleiben der Rückkehr auf diesen zu definieren. Es werden Überlegungen angestellt, in welchen Situationen aus rechtlicher Sicht von einem strikten Rechtsfahrgebot abgegangen werden kann. Auch die aktuelle Verkehrspraxis fließt ein.

Weiters wird mittels einer Umfrage in den Nachbarländern deren Vorschriftenbestand auf Spezifika hinsichtlich der Benützung einzelner Fahrstreifen untersucht.

3.1.2 Rechtliche Grundlagen in Österreich

1960 wurde mit § 7 Abs 1 StVO eine Verhaltensnorm als Rechtsfahrgebot festgelegt. Demnach *"hat der Lenker eines Fahrzeuges, soweit sich aus diesem Bundesgesetz nichts anderes ergibt, so weit rechts zu fahren, wie ihm dies unter Bedachtnahme auf die Leichtigkeit und Flüssigkeit des Verkehrs zumutbar und dies ohne Gefährdung, Behinderung oder Belästigung anderer Straßenbenützer, ohne eigene Gefährdung und ohne Beschädigung von Sachen möglich ist."* Diese Bestimmung entspricht im Wesentlichen auch den Vorgaben aus dem Wiener Übereinkommen über den Straßenverkehr der UN¹.

Das Delikt ist somit als Verstoß gegen eine dieser doch recht zahlreichen Determinanten für den Ausnahmefall des Grundsatzes, dass man so weit rechts wie möglich zu fahren hat, beschrieben. Dies bedeutet sowohl ein Gebot zur Wahl des rechten Fahrstreifens als

¹ BGBl. 289-292/1982

auch gewisse Vorgaben für die Wahl einer tendenziell eher rechts liegenden Fahrlinie innerhalb eines Fahrstreifens.

3.1.2.1 Ausnahmen vom Rechtsfahrgebot

Durchbrochen wird der Grundsatz in zwei Fällen, nämlich dem Befahren einer Fahrbahn im Ortsgebiet durch Kraftfahrzeuge mit mindestens zwei durch Leit- oder Sperrlinien gekennzeichneten Fahrstreifen für die gleiche Fahrtrichtung (§ 7 Abs 3a). Hier darf der Lenker den Fahrstreifen frei wählen.

Sind die beiden Fahrstreifen im Ortsgebiet nicht durch Bodenmarkierungen getrennt, darf – auch mit Kraftfahrzeugen – nur rechts gefahren werden. Zum Überholen (und Nebeneinander fahren, s.u.) darf aber auch der weiter links liegende Teil des "überbreiten" Fahrstreifens benützt werden.

Die zweite ganz allgemeine Ausnahme vom Rechtsfahrgebot betrifft das Nebeneinanderfahren: Als solches (und demnach nicht als Überholen) gilt das Nebeneinanderfahren von Fahrzeugen, auch mit unterschiedlicher Geschwindigkeit, auf Straßen mit mehr als einem Fahrstreifen für die betreffende Fahrtrichtung. Durch diese Bestimmung sollte nach den Erläuternden Bemerkungen² dem Erfordernis erhöhter Verkehrsdichte Rechnung getragen werden und insbesondere klargestellt werden, dass kein Überholen vorliegt, wenn Fahrzeugreihen mit unterschiedlicher Fahrgeschwindigkeit fahren³. Das Nebeneinanderfahren regelt § 7 Abs. 3 StVO 1960, der den Grundsatz des Rechtsfahrgebots auflockert: *"Auf Straßen mit wenigstens zwei Fahrstreifen für die betreffende Fahrtrichtung darf, wenn es die Leichtigkeit und Flüssigkeit des Verkehrs erfordert, der Lenker eines (...) mehrspurigen Kraftfahrzeuges neben einem anderen Fahrzeug fahren."* Nach den Gesetzesmaterialien soll durch diese Regelung dem Umstand Rechnung getragen werden, dass sich ein Nebeneinanderfahren im dichten Verkehr nicht vermeiden lässt⁴.

Da sich im Hinblick auf den Zweck dieser Regelung keine sachliche Begründung für eine unterschiedliche Behandlung von ein- und mehrspurigen Kraftfahrzeugen erkennen lässt, wurde das bereits durch Abs 3a abgeschwächte Rechtsfahrgebot durch die 19. Novelle insofern weiter abgeschwächt, als nunmehr auch der Lenker eines einspurigen Kraftfahrzeuges links neben einem anderen Fahrzeug fahren darf.

² Bericht des Handelsausschusses über die Regierungsvorlage betreffend die StVO 1960

³ vgl. 495 Blg.Nr. 10. GP, 1

⁴ vgl. 240 Blg.Nr. 9. GP, 4

Allerdings ist das Nebeneinanderfahren lediglich dann gestattet, wenn es die Leichtigkeit und Flüssigkeit des Verkehrs *erfordert*.⁵

Erforderlich ist das Nebeneinanderfahren aber nur dann, wenn ohne Bildung zweier Kolonnen Fahrzeuge anhalten oder ihre Geschwindigkeit erheblich herabsetzen müssten. Es gibt Fahrbahnen, auf denen für eine Richtung zwei, für die Gegenrichtung bloß ein Fahrstreifen vorhanden sind; in einem solchen Fall darf nur in der zweistreifigen Fahrtrichtung nebeneinander gefahren werden.

Konkret ist somit das Nebeneinanderfahren von Fahrzeugreihen, auch mit unterschiedlicher Geschwindigkeit, auf Fahrbahnen mit mehr als einem Fahrstreifen für die betreffende Fahrtrichtung zulässig. Voraussetzung dafür, dass das Nebeneinanderfahren mit unterschiedlicher Geschwindigkeit nicht als "Überholen" gilt, ist, dass sich auf beiden Fahrstreifen Fahrzeugreihen fortbewegen. Von einer Fahrzeugreihe kann aber erst dann gesprochen werden, wenn mindestens drei Fahrzeuge auf einem Fahrstreifen hintereinander fahren. Dabei muss es sich nicht um eng geschlossene Fahrzeugreihen handeln, sondern es kann sich auch um aufgelockerte Fahrzeugreihen handeln.⁶

Daher stellt das Vorbeibewegen eines einzelnen Fahrzeugs rechts neben einem anderen einzelnen Fahrzeug außerhalb des Ortsgebiets, dann aber auch bei Vorhandensein mehrerer Fahrstreifen für diese Fahrtrichtung, einen Überholvorgang und kein Nebeneinanderfahren dar. Somit gilt auf Freilandstraßen grundsätzlich auch bei mehreren durch Bodenmarkierungen voneinander getrennten Fahrstreifen – auch für die Lenker von Kraftfahrzeugen – das Rechtsfahrgebot, wenn eben kein Nebeneinanderfahren in Betracht kommt.

Allerdings ist selbst auf Freilandstraßen (und somit auch auf Autobahnen) die Wahl eines anderen als des rechten Fahrstreifens dann zulässig, wenn das Befahren des rechten *nicht zumutbar* (s.u.) wäre. Dies ergibt sich aus der Festlegung des § 7 Abs 1, der eben nur ein Fahren so weit rechts verlangt, wie dies ohne eigene Gefährdung möglich ist.

Dies ist aber nur zulässig, soweit nicht § 7 Abs 2 eingreift. Dieser statuiert ein Gebot, dann am rechten Fahrbahnrand zu fahren, *"wenn es die Verkehrssicherheit erfordert, insbesondere in unübersichtlichen Kurven, vor Fahrbahnkuppen, bei ungenügender Sicht, beim Überholtwerden und bei Gegenverkehr."*

⁵ VwGH 11.12.1996, Zl. 96/03/0165

⁶ VwGH 11.12.2002, Zl. 2000/03/0032, vgl auch VwGH 13.4. 1984, Zl. 83/02/0377

Laut Verwaltungsgerichtshof geht aus der Gegenüberstellung der ersten beiden Absätze des § 7 StVO 1960 hervor, dass der zweite Absatz ein absolutes, der erste ein relatives Gebot, rechts zu fahren, enthält. Das Gesetz stellt das (relative) Rechtsfahrgebot des § 7 Abs 1 StVO 1960 einerseits unter die positive Bedingung der Zumutbarkeit unter Bedachtnahme auf die Leichtigkeit und Flüssigkeit des Verkehrs und andererseits unter die (negative) Bedingung der Möglichkeit, dies ohne Gefährdung, Behinderung oder Belästigung anderer StraßenbenützerInnen und ohne Beschädigung von Sachen zu tun.⁷

3.1.2.2 Fehlende Zumutbarkeit der Einhaltung des Rechtsfahrgebots

Unzumutbarkeit – und somit im Ergebnis Legitimation des "Linksfahrens" – liegt nach Auffassung des ÖAMTC vor allem dann vor, wenn für LenkerInnen selbst oder für andere StraßenbenützerInnen bei konsequenter Einhaltung der Bestimmung eine wesentliche (und in diesem Sinne nicht zumutbare) Änderung ihrer beabsichtigten Fahrlinie oder eine erhebliche (auch hier wieder: nicht zumutbare) Verminderung der Fahrgeschwindigkeit verbunden wäre.

Wäre also die Wahl des rechten Fahrstreifens unter Bedachtnahme auf die Leichtigkeit und Flüssigkeit des Verkehrs zumutbar gewesen? Unbeschadet dessen ist die Kontrollfrage zu stellen: Wäre das Fahren, also Wechseln auf den oder Verbleiben auf dem rechten Fahrstreifen überhaupt zumutbar? Oder gar als Vorfrage: War es in der aktuellen Situation überhaupt zulässig?

Schon gegen die Zulässigkeit spräche etwa, dass ein vorschriftsgemäßes Hintereinanderfahren iSv § 18 Abs 1 oder Abs 4 StVO nicht möglich wäre. § 18 legt nämlich einen Sicherheitsabstand fest, der vor dem eigenen Fahrzeug bestehen muss. Ohne nähere ziffernmäßige Angaben verlangt die Bestimmung, dass das jederzeitige Anhalten oder Auslenken möglich sein muss, wenn das vorne fahrende Fahrzeug plötzlich abgebremst wird. Immerhin gelten Auffahrunfälle als die häufigsten Unfalltypen auf Autobahnen.

Der Sicherheitsabstand gilt aber auch – wenn auch nur indirekt – nach hinten: Demnach darf man sich etwa nach einem Überholvorgang erst dann wieder auf dem rechten Fahrstreifen einordnen, nachdem man sich davon überzeugt hat, dass dies ohne Gefährdung oder Behinderung anderer Straßenbenützer möglich ist. Eine solche Behinderung wäre etwa gegeben, wenn man dem überholten Fahrzeug seinen Sicherheitsabstand "stehlen"

⁷ VwGH, 22.11.1985, Zl.: 85/18/0101

würde, also sich so vor diesem einordnet, dass der Sicherheitsabstand erheblich unter das vorgeschriebene Maß unterschritten würde.

Immerhin schreibt die Rechtsprechung auf Autobahnen nicht vor, dass man sich in jedem Fall wieder auf dem ersten Fahrstreifen einordnen können muss, wie dies an sich § 16 Abs 1 lit c StVO verlangt, wonach der Lenker eines Fahrzeugs nicht überholen darf *"wenn er nicht einwandfrei erkennen kann, dass er sein Fahrzeug nach dem Überholvorgang in den Verkehr einordnen kann, ohne andere Straßenbenützer zu gefährden oder zu behindern."*

Der Gesetzgeber hat es damit hingenommen, dass sich Fahrzeugreihen auch auf dem zweiten (oder dritten etc.) Fahrstreifen (bei mehr als einem Fahrstreifen für die betreffende Fahrtrichtung) bilden. Die Bildung solcher Fahrzeugreihen setzt aber notwendigerweise (begonnene) Überholvorgänge voraus, die nicht in einem jeweiligen Wiedereinordnen der betreffenden Kraftfahrzeuge auf dem rechten Fahrstreifen enden, sondern eben in der Bildung einer Fahrzeugreihe münden. Mit anderen Worten: Bei Fahrbahnen mit mehr als einem Fahrstreifen für die betreffende Fahrtrichtung kann zulässigerweise ein Überholvorgang auch in ein nicht mehr als Überholen zu qualifizierendes Nebeneinanderfahren nach § 7 Abs. 3 StVO 1960 übergehen (vgl. auch OGH⁸, wonach das Rechtsfahrgebot grundsätzlich auch auf Autobahnen gilt und zur Folge hat, dass der linke oder mittlere Fahrstreifen einer Autobahn, außer beim Überholen ODER im Falle eines nach § 7 Abs. 3 StVO 1960 zulässigen Nebeneinanderfahrens, ohne Notwendigkeit nicht befahren werden darf).

Das bedeutet aber laut Verwaltungsgerichtshof auch, dass auf Fahrbahnen mit mehr als einem Fahrstreifen für die betreffende Fahrtrichtung nicht ausnahmslos ein Wiedereinordnen (nach dem Überholvorgang) auf den rechten Fahrstreifen gefordert ist, sondern ein Einordnen "nach dem Überholvorgang in den Verkehr" im Sinne des § 16 Abs. 1 lit. c StVO 1960 auch darin bestehen kann, dass der Überholvorgang in ein Nebeneinanderfahren im Grunde des § 7 Abs. 3 iVm § 2 Abs. 1 Z. 29 StVO 1960 mündet. *"(...) Da somit bei einer Fahrbahn mit mehr als einem Fahrstreifen für die betreffende Fahrtrichtung ein/e Fahrzeuglenker/in damit rechnen kann, dass er sein/ihr Fahrzeug in einer der beiden oben dargestellten Formen "nach dem Überholvorgang wieder in den Verkehr einordnen kann, ohne andere Straßenbenützer zu gefährden oder zu behindern" (§ 16 Abs. 1 lit c*

⁸ Oberster Gerichtshof vom 2. September 1982, 8 Ob 173/82

StVO 1960), darf auf solchen Fahrbahnen grundsätzlich auch eine dicht aufgeschlossene Fahrzeugkolonne überholt werden.⁹

3.1.2.3 Entgegenstehende Verordnung oder Weisung

Ein praxisnahes Beispiel des Entfalls des Rechtsfahrgebots ist das Vorhandensein einer entsprechenden Verordnung. In der Realität vorhanden sind auch Aufspaltungen einer Richtungsfahrbahn einer Autobahn ohne Verzögerungstreifen. Beispielsweise wird eine dreistreifige Richtungsfahrbahn durch zwei voneinander abzweigende jeweils zweistreifige Richtungsfahrbahnen fortgesetzt. Konsequenter Weise sind in der Regel Bodenmarkierungen angebracht, die die Benützung des mittleren und linken Fahrstreifens zur Fortsetzung der Fahrt nach links gestatten bzw. anordnen.

Weiters kann durch Sperrlinien der Wechsel des Fahrstreifens für unzulässig erklärt werden (etwa im Bereich von Zählstellen oder bei Aus- oder Einfahrten). Auch mittels Fahrstreifensignalisierung nach § 38 Abs 10 StVO ausgesprochene Anordnungen, einen bestimmten Fahrstreifen zu benützen, wird naturgemäß dem gesetzlichen Gebot zur Wahl des rechten Fahrstreifens derogiert. Und schließlich können auch individuelle Weisungen gemäß § 97 Abs 4 StVO durch Straßenaufsichtsorgane eine Überlagerung des gesetzlichen Rechtsfahrgebots darstellen.

3.1.2.4 "Anordnung" durch Hinweisschilder (Überkopf-Wegweiser)?

Geradezu üblich ist die Beschilderung mehrstreifiger Autobahnen mittels "Überkopfwegweiser". Wird eine unmittelbar bevorstehende Ausfahrt angekündigt, zeigt auf der Tafel ein Pfeil mit dem Ausfahrtzielort nach rechts. Die Ziele für die Weiterfahrt auf der Autobahn sind mittels Pfeilen in der Mitte angekündigt. Fernziele stehen mitunter über dem ganz linken, geradeaus weisenden Pfeil. Nun stellt sich die Frage, ob derartige Schilder die Benützung eines bestimmten Fahrstreifens "anordnen" oder zumindest dessen Benützung rechtfertigen.

Rechtlich ist dies klar mit einem "Nein" zu beantworten, zumal den auf Hinweiszeichen dargestellten Pfeilen nur dann zu folgen ist, wenn zugleich mittels Bodenmarkierungen das Einordnen für die Weiterfahrt in eine bestimmte Richtung auf einem bestimmten Fahrstreifen angeordnet wird. Mangels Markierungen ist keine Verordnung kundgemacht und dementsprechend (im oben dargestellten Sinn) keine Abweichung zum Rechtsfahrgebot angeordnet bzw. keine Ausnahme hierzu erlaubt.

⁹ VwGH 11.12.1996, Zl.: 96/03/0165

3.1.3 Rechtmäßiges "Linksfahren"

Unbeschadet der abstrakten oder individuellen Normsetzung stellt sich die Frage, welches Verhalten nun tatsächlich rechtswidrig ist. In der Verkehrspraxis ergeben sich oft durchaus interessante Konstellationen.

3.1.3.1 Unterbleiben des Einordnens nach dem Überholvorgang oder nach dem Nebeneinander fahren

Ein Maß für den empfohlenen Sicherheitsabstand beim Hintereinanderfahren auf Autobahnen ist nach der Judikatur meist ein Abstand von mindestens einer Sekunde. Bei höheren Geschwindigkeiten empfehlen Fahrschulen einen Abstand von zwei Sekunden, auf Autobahnen sogar drei Sekunden. Bei 100 km/h entspräche der zeitliche Abstand von einer Sekunde etwa einer Strecke von 28 Metern, bei zwei Sekunden von 56 Metern, bei drei Sekunden von 83 Metern.

Im Ergebnis: Befinden sich auf dem ersten Fahrstreifen zwei Fahrzeuge, wobei man das hintere überholt hat, und bewegen sich diese mit ca. 100 km/h, so müsste – selbst wenn vom Nachfahrenden eine gewisse Bremsung zur Wiederherstellung eines ordnungsgemäßen Abstands erzwungen wird – zwischen ihnen ein Abstand von mindestens 60 m (bei jeweils einer Sekunde Sicherheitsabstand) liegen, um sich so zwischen diesen Fahrzeugen einordnen zu können, dass dabei der Nachfolgeverkehr nicht zu einer stärkeren Bremsung genötigt wird¹⁰.

Doch ist in dieser Situation der Wechsel des Fahrstreifens, und damit die Einhaltung des Rechtsfahrgebots, auch zumutbar? Zumutbarkeit geht wohl deutlich über das rechtlich "gerade noch dürfen" hinaus. Einerseits kann jemand sich an die Empfehlung der Fahrschule hinsichtlich des Drei-Sekunden-Abstandes halten wollen, andererseits muss wohl auch der Nutzen in einem vernünftigen Verhältnis zum Aufwand sein. Fährt man nämlich – da es sonst nicht zu dem Überholvorgang aufgrund des Geschwindigkeitsunterschiedes gekommen wäre, mit höherer Geschwindigkeit als die beiden Fahrzeuge auf dem rechten Fahrstreifen, würde das Einordnen auf diesen zwangsläufig auch die Reduktion der eigenen Fahrgeschwindigkeit bedeuten. Doch auch wenn ein gewisser Abstand zwischen den auf dem rechten Fahrstreifen fahrenden Fahrzeugen besteht, wird man nicht automatisch auf eine Pflicht zum Fahrstreifenwechsel schließen können.

¹⁰ Der in § 18 Abs 4 StVO für die Lenker von Fahrzeugen mit höheren Längsabmessungen (Lkw, Busse udgl.) vorgeschriebene Mindestabstand von 50 Metern führt – unbeschadet der eigenen Fahrzeuglänge – bei der hier angenommenen Geschwindigkeit zu einem sehr ähnlichen Ergebnis.

Gründe dafür könnten etwa darin liegen, dass die Zeit zum Hintereinanderfahren¹¹ mit unterschiedlicher Geschwindigkeit unzumutbar kurz wäre oder der rechte Fahrstreifen sich ohnehin in kurzer Zeit mit dem zweiten Fahrstreifen vereinigt.

Die bloße Sorge, sich nicht wieder in den Überholstreifen zum Zweck der Durchführung eines weiteren Überholvorganges einordnen zu können, weil der Verkehr auf dem Überholstreifen "erfahrungsgemäß" zu dicht ist, reicht aber wohl nicht aus, um das Wechseln vom linken auf den rechten Fahrstreifen als "unzumutbar" zu betrachten.

3.1.3.2 Mehrere Übertretungen oder Dauerdelikt bei dauerndem Linksfahren

Bewegt sich ein Fahrzeug zwischen mehreren Überholvorgängen dauernd auf dem linken (bzw. zumindest nicht dem ganz rechten) Fahrstreifen, so stellt sich die Frage, ob der Verstoß gegen das Rechtsfahrgebot nach jedem Überholvorgang aufs Neue gesetzt wird. Dazu der VwGH: „Übertritt ein Lenker eines Fahrzeuges das Rechtsfahrgebot (§ 7 Abs 1 StVO), indem er ständig den linken Fahrstreifen benützt, so ist der Einwand, es hätten in diesem Zeitraum einige Überholvorgänge stattgefunden, sodass für die Beendigung jedes einzelnen Überholvorganges die Frage einer Übertretung des § 7 Abs 1 StVO gesondert hätte beurteilt werden müssen, deshalb unberechtigt, weil die einzelnen Phasen des unbegründeten Benützens des linken Fahrstreifens im Hinblick auf den zeitlichen Zusammenhang, die gleiche Begehungsform und die Ähnlichkeit der äußeren Begleitumstände zu einer Deliktseinheit (§ 22 Abs 1 VStG 1950) zusammentreten (daher eine Übertretung nach § 7 Abs 1 StVO rechtmäßig).“¹² Für die Strafbemessung freilich kann die Dauer der Übertretung durchaus von Bedeutung sein.

3.1.3.3 Wechsel nach links, um Fahrzeugen auf dem Beschleunigungsstreifen (oder Pannestreifen) Platz zu machen

In der Praxis kann sehr häufig beobachtet werden, dass Fahrzeuge den ersten Fahrstreifen verlassen oder auf diesen nach einem Überholvorgang nicht zurückkehren, um auf die Autobahn auffahrenden Fahrzeugen Platz zu machen. Sinngemäß ähnliches ist bei drei- oder mehrstreifigen Richtungsfahrbahnen zu beobachten, wenn LenkerInnen

¹¹ Von einem "Hintereinanderfahren" im Sinne des § 18 Abs 1 StVO ist dann zu sprechen, wenn sich zwei oder mehrere Fahrzeuge in gleicher oder annähernd gleicher Spur nacheinander fortbewegen, wobei der Abstand nicht so groß ist, dass das Verhalten des Vorausfahrenden unter Berücksichtigung aller in Betracht kommender Umstände keinerlei Einfluss mehr auf das des Nachfahrenden haben kann (OGH 11.01.1996, 2Ob98/95 mwN)

¹² VwGH 3.7.1979, ZI 0754/79

einem Fahrzeug Platz machen wollen, das die Absicht zum Überholen und damit einen bevorstehenden Fahrstreifenwechsel anzeigt. Klar ist, dass dieses Verhalten nicht gesetzlich geboten ist und überdies in Hinblick auf den Nachfolgeverkehr nicht immer ganz ungefährlich ist. Vor allem das unerwartete Wechseln des Fahrstreifens stellt eine nicht unbedeutende Unfallgefahr dar.

Ist es in diesem Fall aber zumutbar, weiterhin stur rechts fahren zu müssen bzw. den Fahrstreifen beizubehalten? Schon ein Blick auf das mit der 23. StVO Novelle¹³ eingeführte "Rücksichtnahmegebot" lässt die Intention des Gesetzgebers vermuten, auch einmal von seinem "Recht" (ggf. sogar von seiner "Pflicht") abzurücken und gelegentlich selbst (ohne ausdrücklich "benachrangt" zu sein) eine Maßnahme zu setzen, die anderen ermöglicht, ihre Fahrt ohne wesentliche Behinderung fortsetzen zu können.

Ist es aber im Gegenzug überhaupt zumutbar, wegen eines auf eine mehrstreifige Richtungsfahrbahn auffahrenden Fahrzeuges einen Fahrstreifenwechsel durchzuführen?

Hier sind wohl die (objektiven) Verkehrsverhältnisse zu beurteilen und ist in der Folge eine Interessenabwägung vorzunehmen: Wenn jemand sich entschieden hat, auf die Autobahn auffahrenden Fahrzeugen die Vorfahrt zu gewähren, bestehen im Wesentlichen zwei Möglichkeiten, nämlich entweder das eigene Tempo zu reduzieren oder den Fahrstreifen zu wechseln. Wesentlich für die Zulässigkeit eines Fahrstreifenwechsels ist primär, ob damit eine Beeinträchtigung des Nachfolgeverkehrs verbunden ist (§ 11 Abs 1 StVO¹⁴). Daher ist der gewissenhafte Blick in den Rückspiegel mit präziser Abschätzung der Fahrgeschwindigkeit des Nachfolgeverkehrs essenziell. Muss der Nachfolgeverkehr abbremsen, so darf der Fahrstreifen nicht gewechselt werden. Im Ergebnis wiegt dieses Interesse schwerer als die Pflicht selbst auf dem eigenen (ersten) Fahrstreifen bremsen zu müssen. Daher ist der Fahrstreifenwechsel dann unzulässig, wenn der Folgeverkehr zu einem – auch bloß geringfügigen – Abbremsen genötigt wird. Vor der 23. StVO Novelle bzw. vor der Einführung des Rücksichtnahmegebots wäre ein Fahrstreifenwechsel nach links auch ohne Behinderung des Nachfolgeverkehrs jedenfalls ein Verstoß gegen das Rechtsfahrgebot gewesen.

Sinngemäß Gleiches wird gelten, wenn man Fahrzeugen Platz machen möchte, die – z.B. nach einer Panne – auf dem Pannestreifen fahren und sich in den Fließverkehr

¹³ BGBl I Nr. 34/2011, (NR: GP XXIV IA 1504/A AB 1135 S. 102. BR: AB 8494 S. 796.)

¹⁴ Der Lenker eines Fahrzeuges darf (...) den Fahrstreifen nur wechseln, wenn dies ohne Gefährdung oder Behinderung anderer Straßenbenützer möglich ist

einordnen wollen. Allerdings wird hier die zur Verfügung stehende Länge des Pannestreifens zu berücksichtigen sein, da dieser nur in Ausnahmefällen (Brücken, Tunnels, Engstellen, Ausfahrten udgl.) endet.

3.1.3.4 Unzulässiges Rechtsüberholen

Dass das Überholen auf einem weiter rechts liegenden Fahrstreifen einer Autobahn grundsätzlich unzulässig ist, ergibt sich aus § 15 Abs 2 StVO, zumal die dort aufgezählten Sachverhalte nicht mit der Situation auf einer Richtungsfahrbahn einer Autobahn in Einklang zu bringen sind. Allerdings gibt es – wie bereits in Kap. 3.1.2.3 erwähnt – Fälle, in denen die Einhaltung des Rechtsfahrgebots aufgrund der Anbringung von Bodenmarkierungen oder (auf bestimmte Fahrzeugarten beschränkter) Fahrstreifensignalisierungen nach § 38 Abs 10 StVO nicht möglich ist. Zumindest wenn die links fahrenden Fahrzeuge eindeutig zur Weiterfahrt auf dem linken "Ast" eingeordnet sind, sollte das Rechtsüberholen zulässig sein. In den anderen Fällen wird dies wohl eher als unzulässig zu betrachten sein.

Aus der Unzulässigkeit des Rechtsüberholens muss aber nicht immer das volle Verschulden am Zustandekommen eines Unfalles beim rechts Überholenden liegen: Ein Fahrzeuglenker, der gegen § 7 Abs 1 StVO verstößt, kann sich (nämlich aufgrund des ihm nicht mehr zustehenden Rechtes, sich auf den Vertrauensgrundsatz zu stützen) nicht darauf berufen, dass er nicht damit rechnen konnte, vorschriftswidrig überholt zu werden.¹⁵

3.1.3.5 "Vertreiben" von Linksfahrern mittels Lichthupe zulässig?

Theoretisch dürfen Warnzeichen (worunter gemäß § 22 StVO auch die Lichthupe fällt) nur abgegeben werden, wenn dies die Verkehrssicherheit erfordert. Diese dürfen eingesetzt werden, wenn sie zur Warnung ausreichen und nicht blenden. Fraglich ist freilich, ob das "Aufmerksammachen" eines Linksfahrers, dass dieser den falschen Fahrstreifen benützt, tatsächlich im Interesse der Verkehrssicherheit "erforderlich" ist. Kann dadurch eine gefährliche Situation vermieden werden, wird dies nicht nur zulässig sondern vermutlich sogar geboten sein, in anderen Fällen wird die "Warnung" mangels Erforderlichkeit unzulässig sein.

¹⁵ OGH 2. 9. 1982, 8 Ob 173/82, ZVR 1983/67

Nicht verwechselt werden darf dieser Vorgang mit dem dichten Auffahren und Betätigen der Lichthupe. Dieses Verhalten kann sowohl verwaltungsstrafrechtliche als auch gerichtliche Folgen haben (Nötigung nach § 105 StGB).

3.1.4 Sanktionen nach Verstößen gegen das Rechtsfahrgebot

Der Verstoß gegen das Rechtsfahrgebot ist pönalisiert. Sanktionen drohen sowohl verwaltungsstrafrechtlich als auch gegebenenfalls straf- und zivilrechtlich.

Die Strafbarkeit des Verhaltens ist mit der allgemeinen Strafnorm des § 99 Abs 3 lit a StVO festgelegt. Demnach beträgt derzeit die Höchststrafe € 726,- bzw. bis zu 14 Tage Ersatzfreiheitsstrafe, mit Maßgabe der Bestimmungen des § 100 Abs 1 StVO für den Wiederholungsfall¹⁶.

Tritt allerdings ein Verhalten hinzu, welches als besonders rücksichtslos gegenüber anderen Straßenbenützern oder als unter besonders gefährlichen Verhältnissen begangen gilt, kommt die qualifizierte Strafnorm des § 99 Abs 2 lit c StVO zum Tragen. Der Verwaltungsgerichtshof sieht in einem Verstoß gegen das Rechtsfahrgebot nach § 7 StVO im Zusammenhang mit einer *"äußerst unaufmerksamen Fahrweise, bei nasser Fahrbahn und Gegenverkehr, wobei sich der Kfz-Lenker in einem durch Alkohol beeinträchtigten (wenn- gleich noch nicht im Sinne des § 5 Abs 1 StVO fahruntüchtigen) Zustand befunden hat, ein Verhalten, das an sich geeignet ist, besonders gefährliche Verhältnisse im Sinne des § 66 Abs 2 lit f KFG idF 1994/654 [heute § 7 Abs 3 Z 3 FSG 1997] herbeizuführen. Es ist hinsichtlich seiner Gefährlichkeit und Verwerflichkeit den in dieser Bestimmung beispielsweise angeführten Verhaltensweisen gleichzuhalten."*¹⁷ Dementsprechend ist mit einer Entziehung der Lenkberechtigung für mindestens sechs Monate zu rechnen.

Verwaltungsstrafrechtlich lautet der richtige Tatvorwurf daher – mit etwaigen geringfügigen möglichen in der Natur der Sache liegenden Abweichungen: *"Sie sind als Lenker des Fahrzeuges AAA am ... um auf der A XX in Fahrtrichtung YYY zwischen km xxx und km yyy nicht so weit rechts gefahren, wie Ihnen dies unter Bedachtnahme auf die Leichtigkeit und Flüssigkeit des Verkehrs zumutbar und dies ohne Gefährdung, Behinderung oder Belästigung anderer Straßenbenützer, ohne eigene Gefährdung und ohne Beschädigung von Sachen möglich war."* In der Begründung wären dann noch Hinweise

¹⁶ Freiheitstrafe kann statt der Geldstrafe bzw ab der zweiten Wiederholungstat können Geldstrafe und Freiheitsstrafe nebeneinander verhängt werden

¹⁷ VwGH 21.4.1998, Zl. 96/11/0278

darüber möglich – und aus Behördensicht sehr sinnvoll – unter welchen Umständen die Übertretung festgestellt wurde bzw. welche Beweismittel hierfür vorliegen.

Ein solcher Tatvorwurf kann – bei gewissenhafter Wahrnehmung des Verkehrsumfeldes durch den Beschuldigten – geradezu als Einladung zum Rechtsmittel verstanden werden. Immerhin genügt ein erfolgreicher Einspruch bei bloß einem der rechtlichen Ausnahmegründe, um das vorgeworfene Verhalten zu rechtfertigen oder überhaupt die Tatbestandsmäßigkeit des Umstandes, dass man nicht den äußerst rechten Fahrstreifen benützt hat, zu widerlegen. Immerhin ist von „Leichtigkeit und Flüssigkeit“ des Verkehrs (somit zwei verschiedenen – oft aber synonym verwendeten Begriffen) die Rede, aber auch von eigener Gefährdung und der (Gefahr der) Beschädigung von Sachen.

3.1.5 Rechtslage in den Nachbarländern

Im Zuge der intensiven Auseinandersetzung mit der Thematik wurde vermutet, dass rechtliche Unterschiede in den einzelnen Nachbarländern bestehen, die sich auf die Wahl des Fahrstreifens auswirken. An einige Kfz-orientierte Mobilitätsorganisationen der Nachbarländer wurden daher die folgenden Fragen übermittelt:

1. *Gibt es in Ihrem Land ein prinzipielles Rechtsfahrgebot auf Autobahnen oder anderen Freilandstraßen mit mehreren Richtungsfahrstreifen?*
2. *Gibt es Vorgaben, ob und wie lange man den zweiten oder einen anderen weiter links liegenden Fahrstreifen auch auf längeren Strecken benützen darf?*
3. *Darf man bei einer Auffahrt den Fahrstreifen wechseln, um jemandem Platz zu machen, der sich einordnen möchte?*
4. *Gibt es "ungeschriebene Gesetze", etwa dass der 1. Fahrstreifen nur für langsame oder schwere Fahrzeuge zur Verfügung steht oder dass man dauernd blinken muss etc.?*
5. *Werden Fahrstreifen markiert, die nur für langsamere Fahrzeuge zur Verfügung stehen?*
6. *Wie hoch ist die Strafdrohung, wenn man dieses Gebot verletzt?*
7. *Wie erfolgt die Überwachung? Nur durch Polizeistreifen oder auch durch Beobachtung "von außen"? Oder gibt es automatisierte Überwachungseinrichtungen?*
8. *Existieren Einrichtungen (z.B. Verkehrszeichen, Bodenmarkierungen etc.), welche auf das Rechtsfahrgebot hinweisen?*

Auszüge aus den Antworten sind in der Folge überblicksartig zusammengefasst.

Schweiz:

Nach Einschätzung des Touring Club Suisse (TCS) darf von einem strikten Rechtsfahrgebot abgegangen werden, wenn zwischen mehreren auf dem ersten Fahrstreifen hintereinander fahrenden Fahrzeugen ein Abstand von nicht mehr als ca. 80 bis 100 Metern besteht. Ist der Abstand länger oder befindet sich kein Fahrzeug in relevanter Sichtweite, muss nach rechts gewechselt werden.

Auf dem ganz linken Fahrstreifen gilt eine Beschränkung, wonach nur Fahrzeuge dort fahren dürfen, die eine Fahrgeschwindigkeit von mehr als 80 km/h erreichen können.

Strafen: Ordnungsbuße: CHF 60,- (knapp € 50,-).

Deutschland:

Der nicht ganz rechts liegende Fahrstreifen darf laut ADAC befahren werden, wenn das Wiedereinordnen auf den ersten Fahrstreifen die Folge hätte, dass man nicht mehr als 20 Sekunden zur Verfügung hat, um sich in diesem Fahrstreifen zu bewegen.

Verwarnungsgeld (entspricht Organmandat) € 10,-, Bußgeld (mit Strafbescheid) € 80,-

Italien:

Keine auffälligen Abweichungen zum allgemeinen Rechtsfahrgebot auf Freilandstraßen.

Strafraumen reiche laut ACI (Italienischer Automobilclub) bis ca. € 8.000,-.

Tschechien:

Der UAMK (tschechischer Automobilclub) berichtet u.a., dass Nebeneinanderfahren ausdrücklich zulässig ist. Es bestehen Kriechspuren für Kfz über 3,5 t. Gespanne über 7 m Länge und Kfz mit Bauartgeschwindigkeit von nicht mehr als 45 km/h dürfen nur die beiden rechten Fahrstreifen befahren.

Strafe bis CZK 10.000,- (ca. € 400,-).

Ungarn:

In Ungarn dürfen nach Auskunft des Magyar Autoclub (MAK) auf Fahrbahnen, an denen für die gleiche Richtung mehr als zwei Fahrstreifen durch Bodenmarkierungen gekennzeichnet sind, auf dem zweiten Fahrstreifen Fahrzeuge aller Art verkehren. Den dritten und alle weitere (innere) Streifen dürfen jedoch – mit Ausnahme von Linkabbiegern – nur Pkw und Motorräder benutzen. Auf gewissen Strecken sind "Kriechspuren" eingerichtet, die von Fahrzeugen befahren werden müssen, die die auf dem Verkehrszeichen angegebene Geschwindigkeit nicht erreichen können.

Strafen: HUF 5.000,- bis 50.000,- (ca. € 17,- bis 170,-), bei automatisierter Überwachung sogar bis zu HUF 150.000 (ca. € 500,-).

Aus **Slowenien** und der **Slowakei** war bedauerlicherweise trotz Urgenzen keine Rückantwort zu erhalten.

3.2 Fahrstreifenbelegung von mehrstreifigen Richtungsfahrbahnen

Die Verteilung des Kfz-Verkehrs einer mehrstreifigen Richtungsfahrbahn auf die einzelnen Fahrstreifen ist in aller Regel stark von der Verkehrsstärke des Gesamtquerschnitts beeinflusst. Bei niedrigen Verkehrsstärken weist der rechte Fahrstreifen den höchsten Anteil an der Gesamtverkehrsstärke auf – ein Indiz dafür, dass hier das Rechtsfahrgebot im Großen und Ganzen beachtet wird. Nimmt die Verkehrsstärke zu, verändert sich die Fahrstreifenaufteilung stark zugunsten der linken Fahrstreifen. Dieses Phänomen war bereits in den 70er Jahren bekannt. So quantifizierte Sparmann (1978) die Verkehrsstärkeanteile für zweistreifige Autobahn-Richtungsfahrbahnen in Deutschland mit etwa einem Drittel auf dem rechten Fahrstreifen und zwei Drittel auf dem linken. Für dreistreifige Richtungsfahrbahnen wurden für Verkehrsstärken nahe der Leistungsfähigkeit Anteile von etwa 18% auf dem rechten, 32% auf dem mittleren und 50% auf dem linken Fahrstreifen ermittelt (Busch, 1978). In der Folge wurde bereits vor über 20 Jahren in einem populärwissenschaftlichen deutschen Magazin für Autofahrer in einem ganzseitigen Beitrag das Linksfahren beklagt: *"Sie (die Linksfahrer) sind zahlreich und leider noch weiter stark im Kommen. Sie vermiesen uns den Spaß am Autofahren"* (N.N. in Autobild, 1989).

In einer umfassenden österreichischen Studie (Sammer et. al 1999) wurde basierend auf der Auswertung von Autobahn-Zählstellen ein Modell für die verkehrsstärkenabhängige Aufteilung des Verkehrs auf die Fahrstreifen abgeleitet. Das Ergebnis für dreistreifige Richtungsfahrbahnen ist in Abb. 3-1 dargestellt. Deutlich zeigt sich der überproportionale Anstieg des Anteils auf dem mittleren Fahrstreifen auf fast die Hälfte der Gesamtbelastung des Querschnitts bei noch unter 1000 Pkw-Einheiten pro Stunde.

Auf dem rechten Fahrstreifen fahren in diesem Bereich rund 40% (entspricht 400 Pkw-E/h). Selbst wenn man unterstellt, dass es sich ausschließlich um Pkw handeln würde ($1 \text{ Pkw} \equiv 1 \text{ Pkw-E}$), wäre deren durchschnittlicher zeitlicher Abstand 9 s, was bei einer Geschwindigkeit von 80 km/h einem durchschnittlichen räumlichen Abstand von 200 m bedeutet. Ein um 20 km/h schnelleres Fahrzeug auf dem mittleren Fahrstreifen würde hier bereits 36 s benötigen, um von einem überholten Fahrzeug auf dem rechten Fahrstreifen zum nächsten zu gelangen. Bei 30 km/h Geschwindigkeitsdifferenz wären es immerhin noch 24 s und bei 40 km/h 18 s.

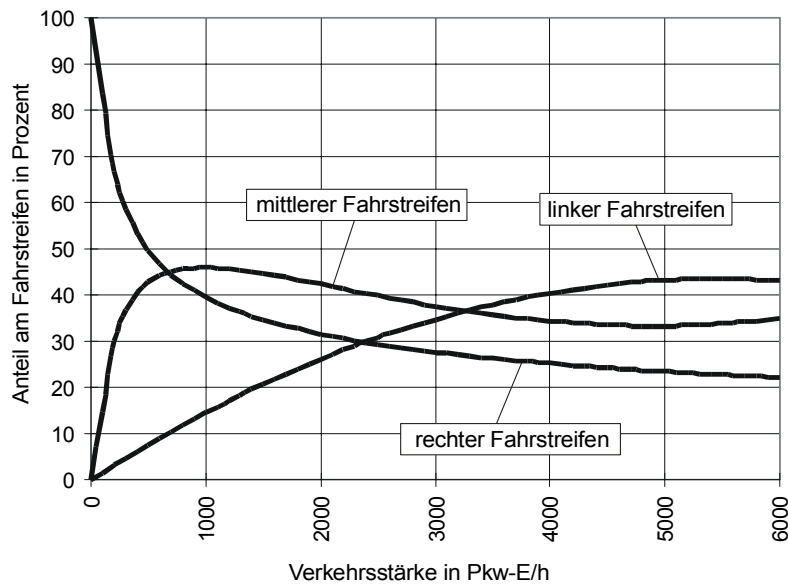


Abb. 3-1: Einfluss von Verkehrsstärke auf die Fahrstreifenwahl (Sammer et al. 1999)

Bereits aus dieser idealtheoretischen Annahme wird ersichtlich, dass eine Fahrstreifen-aufteilung wie diese auf Verstöße gegen das Rechtsfahrgebot schließen lässt. Von solchen kann im praktischen Verkehrsablauf mit an Sicherheit grenzender Wahr-scheinlichkeit ausgegangen werden, da

- (i) der rechte Fahrstreifen stark von Schwerfahrzeugen belegt ist (1 Lkw ist mit 2 Pkw-E gleichgesetzt), dort daher deutlich weniger Fahrzeuge als die oben angeführten 400 Pkw-E/h unterwegs sind (bei 50% Lkw wären es 300 Fahrzeuge) und somit die durchschnittlichen zeitlich/räumlichen Abstände größer sind als oben angeführt, und
- (ii) die Abstände nicht gleichmäßig sind, sondern in der Realität einer Verteilung unter-liegen, sodass zwangsläufig auch wesentlich größere vorkommen.

Die ungleichmäßige Belegung der Fahrstreifen bleibt auch bei sehr hohen Verkehrs-stärken erhalten (rund 20% auf dem rechten Fahrstreifen, 35% auf dem mittleren und 45% auf dem linken). Hier kann jedoch von Kolonnenverkehr ausgegangen werden, sodass auf Verstöße gegen das Rechtsfahrgebot nicht mehr direkt geschlossen werden muss.

3.3 Intelligent transport systems (ITS)

In der letzten Zeit häufen sich Medienmeldungen über sehr spezielle Interaktionen zwischen ITS (intelligent transport systems) und LenkerInnen. Das unmittelbare Rea-gieren auf Anweisungen z.B. von Navigationssystemen, welches zum Umdrehen in Tunnels führen kann, ist eine dieser Interaktionen. Im EU-Projekt INTERACTION wurde

diesem nachgegangen und der Einfluss der Mobil-Telefonie, dem Navigationsgerät, von Cruise Control (CC) sowie dem Speed Limiter mithilfe u.a. begleitender Verhaltensbeobachtung in sieben Ländern analysiert (Kaufmann et.al, 2013).

3.3.1 Cruise Control und Fahrverhalten

Eines der Resultate des angeführten Projekts war, dass bei Überholmanövern unter Verwendung des Cruise Control (CC) länger auf dem linken Fahrstreifen gefahren wurde.

3.3.2 Navigationssystem und Fahrverhalten

Das Navigationssystem wurde zwar nur im städtischen Bereich im Rahmen der Untersuchung eingesetzt, wo es aber zu folgenden Fahrverhaltensweisen kam:

- Aufgrund Missinterpretation der Information kam es zu längerem Verharren auf dem bereits gewählten Fahrstreifen,
- die Anzahl von Abstand- und Auffahrkonflikten waren erhöht,
- Informationsschilder (Stopp oder Vorrang) wurden übersehen.

Ob die Verwendung von Navigationsgeräten eine verstärkte Neigung zum Linksfahren auf Autobahnen zur Folge hat, ist allerdings mehr als ungewiss.

3.3.3 Mobil-Telefonie und Fahrverhalten

Nicht nur die Konversation bei Telefonieren am Steuer verursachte Probleme, auch das Handling mit dem Hands-free-Kit, z.B. waren beide Hände weg vom Lenkrad oder das rechtzeitige Abbiegen wurde verpasst. Die Geschwindigkeiten waren aufgrund der Konversation sehr unterschiedlich, von zu schnell bis deutlich langsamer. Auch Probleme, die Geschwindigkeit konstant zu halten wurden registriert.

Weitere Probleme während der Verwendung des Mobil Telefons:

- Der Routenanweisung wurde nicht gefolgt oder der Fahrstreifen später gewechselt.
- Das Grünschalten der Ampel wurde nicht bemerkt.
- Die Änderung des Geschwindigkeitslimits wurde nicht wahrgenommen.
- Der falsche Gang wurde verwendet.

Probleme in der Interaktion mit anderen Verkehrsteilnehmern:

- In Abbiegesituationen wird auf die andere Fahrbahn mit Gegenverkehr gelenkt.
- Überholen von geparkten Autos ohne ausreichende Sicherung.
- Harte Bremsmanöver vor einer stehenden Kolonne.

- Missachten des Vorrangs anderer.

Konflikte, die auf der Fahrt mit einer Telefonkonversation beobachtet wurden, wurden alle durch die Testperson verursacht, alle Konflikte ohne Konversation hingegen durch andere VerkehrsteilnehmerInnen.

Ob das Telefonieren im Fahrzeug zu einer verstärkten Linksfahrneigung führt, ist nicht erwiesen. Die Vermutung liegt jedoch nahe, wenn man davon ausgeht, dass ein Fahrstreifenwechsel ein gewisses Aufmerksamkeitsniveau erfordert, das durch das Telefonieren offensichtlich erheblich reduziert sein kann. Deutliche Hinweise zur Aufmerksamkeitsreduktion sowie Veränderung des Blickverhaltens beim Telefonieren (auch mit Freisprechanlage) lieferte jedoch das zuvor genannte EU-Forschungsprojekt INTERACTION (Kaufmann & Risser 2013).

3.4 Soziodemografische Variablen

3.4.1 Geschlecht

Laut einer Pressemeldung des Kuratoriums für Verkehrssicherheit aus dem Jahr 2006 über eine (unveröffentlichte) Studie (KfV, 2006) wurde das Phänomen des Linksfahrens als ein eher männliches Verhalten erkannt. Während 32% der beobachteten Männer Linksfahrer waren, lag der Anteil bei den beobachteten Frauen nur bei 24%. Rücksichtsvolles Fahren, Einordnen in den Rechtsverkehr sowie Beachten des Rechtsfahrgebots ist gemäß dieser Pressemeldung bei Frauen stärker ausgeprägt als bei Männern. Nicht nachvollziehbar ist jedoch, wie Linksfahren in der Studie definiert wurde bzw. wie die Einstufung von Kfz als "linksfahrend" erfolgte. Die Vermutung liegt nahe, dass auch in Überholabsicht hinter anderen Fahrzeugen auf dem linken Fahrstreifen herfahrende LenkerInnen miteinbezogen wurden bzw. auch das Drängeln von Schnellfahrern. Diese Art des Drängelns ist hauptsächlich bei Männern zu beobachten. Generell weisen Frauen eine geringere Kilometerleistung als Männer auf, sie halten sich häufiger an Geschwindigkeitsvorgaben und fahren weniger oft alkoholisiert. Männer hingegen verhalten sich tendenziell riskanter als Frauen, sie sind öfter an Unfällen beteiligt und empfinden Situationen als weniger risikoreich (Chaloupka-Risser et al, 2011).

3.4.2 Alter

Es gibt keine Untersuchungen bezüglich der möglichen Begünstigung des Linksfahrens durch das kalendarische Alter. Das Alter ist aber ein wesentliches Unterscheidungs-

merkmal im Risikoverhalten. Riskantes Fahrverhalten, besonders das Fahren mit unangemessener, überhöhter Geschwindigkeit betrifft vor allem junge männliche Fahrer von 18 bis 24 Jahren (Chaloupka-Risser et al, 2011) wie auch männliche Fahrer mittleren Alters (vgl. Hössinger et al, 2009). Ob in diesen Gruppen jene LinksfahrerInnen anzutreffen sind, die auf Autobahnen permanent den linken Fahrstreifen benutzen, um schneller voran zu kommen, wurde bisher jedoch noch nicht erforscht. Umgekehrt sinken mit steigendem Alter die Anteile der Geschwindigkeitsunfälle und auch die Übertretungen der Höchstgeschwindigkeit. Mit zunehmendem Alter wird ein defensiverer Fahrstil an den Tag gelegt, da einerseits das Bedürfnis nach "sensation seeking" geringer wird und Risiken im Straßenverkehr stärker gemieden werden (Ewert, 2010). So gaben in einer Studie 44% der SeniorInnen an, dass sie Fahrstreifenwechsel in der Stadt bei eher dichtem Verkehr als gefährlich einschätzen (Jansen, 2001).

3.4.3 Fahrerfahrung

In zahlreichen Studien gibt es Hinweise darauf, dass viel Fahrerfahrung mit geringerer Regelbefolgung einhergeht (Gstalter, 1988). Eine mögliche Erklärung für das riskantere Fahrverhalten könnte sein, dass mit der Fahrerfahrung das subjektive Gefühl der Sicherheit stärker ist, da man sich faktisch, vielfach aber auch nur fiktiv in der Lage sieht, eine Verkehrssituation zu kontrollieren (Chaloupka-Risser et al, 2011). Zahlen, inwieweit die Fahrerfahrung sich auf die Häufigkeit des Linksfahrens auf mehrstreifigen Autobahnen auswirkt, gibt es jedoch keine.

3.5 Psychologische und soziologische Erklärungsansätze

Das "Linksfahren" als spezielle Verhaltensweise im Straßenverkehr wurde bislang wenig in der verhaltenstheoretischen verkehrswissenschaftlichen Literatur beschrieben. Es finden sich jedoch Studien und Artikel zu ähnlichen, benachbarten oder übertragbaren Themen. Im Folgenden werden soziologische und sozialpsychologische Modelle angeführt, welche Erklärungs- und Beschreibungsmöglichkeiten für das "Phänomen Linksfahren" bieten. Daraus lassen sich Fragestellungen für die späteren Fokusgruppendifkussionen ableiten. Darüber hinaus erlauben sie, gezielte Ansatzpunkte für die in weiterer Folge zu entwickelnden bzw. zu implementierenden Maßnahmen abzuleiten.

3.5.1 Der Diamant

Der "Diamant" (Abb. 3-2) ist ein Modell, um die verschiedenen Elemente, die auf das Verhalten im Umfeld Straßenverkehr Einfluss nehmen können, anschaulich darzustellen. Risser (2000) unterscheidet darin zwischen individuellen, kommunikativen, strukturellen, infrastrukturellen und für die Art der Fortbewegung spezifischen Faktoren. Diese wirken oftmals gemeinsam und beeinflussen sich gegenseitig. Die Grundlage des Modells wird gebildet durch die Faktoren Wissen (Information), Wollen (Motivation) und Können (Fähigkeiten und Fertigkeiten) der VerkehrsteilnehmerInnen für jeden der einzelnen Überbegriffe.

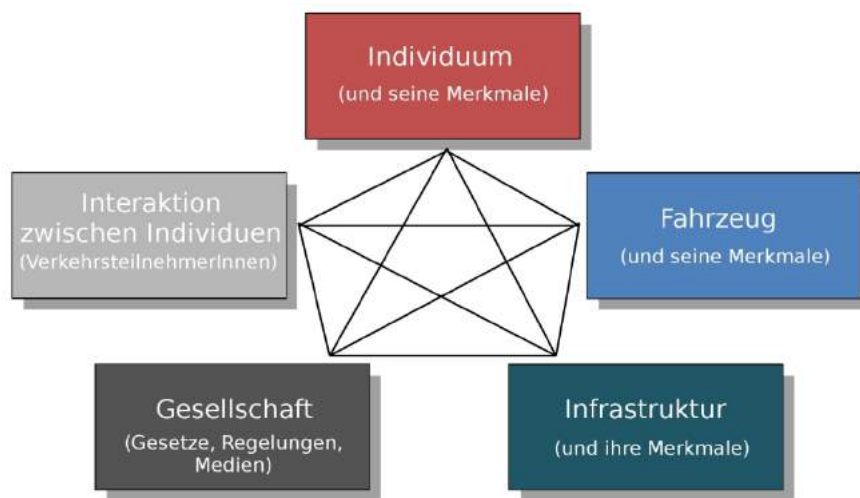


Abb. 3-2: Der "Diamant" (nach Risser 2000)

Der Bereich *Gesellschaft* spiegelt wider, wie RepräsentantInnen der Gesellschaft und die Medien Verkehrsthemen behandeln, reflektieren und diskutieren. Anders gesagt wird hier der Einfluss der öffentlichen Diskussion thematisiert, welche in privaten Kreisen, am Arbeitsplatz oder auch über die Medien ausgetragen werden kann. Der Verlauf der Diskussion, deren Darstellung und Reflexion ist richtungweisend für Fahrstile und ob diese als akzeptabel oder als problematisch angesehen werden.

Die *Interaktion zwischen Individuen* betrifft die *Kommunikation* von VerkehrsteilnehmerInnen. Zum Beispiel ist eine adäquate Kommunikation der einzelnen AutofahrerInnen in ihren Fahrzeugen erschwert, da sie von den anderen VerkehrsteilnehmerInnen abgeschnitten sind. Folglich werden die Rückmeldungen, ob negativer oder positiver Natur, meist nicht wahrgenommen. Auf diese Weise wird unerwünschtes Verhalten weder "bestraft" noch erwünschtes "belohnt". Oft sogar ist die "Mitteilung" missverständlich – sie kann ja auch nicht diskutiert werden.

Der Punkt *Individuum* beinhaltet die persönlichen Einstellungen, Erfahrungen, Gefühle, Wertvorstellungen, Perspektiven und Absichten.

Im Bereich *Fahrzeug* wird die Frage der Verkehrsmittelwahl widerspiegelt. Zum Beispiel verläuft im Auto, wie oben erwähnt, die Kommunikation anders als beim Radfahren. Darüber hinaus spielen Eigenschaften des Fahrzeugs eine wichtige Rolle, wie etwa ein verhältnismäßig leises Motorengeräusch und verringerte Vibration in modernen Fahrzeugen, wodurch hohe Geschwindigkeit als weniger gefährlich wahrgenommen wird, und zu einer noch höheren Geschwindigkeitswahl führen kann.

Bauliche Maßnahmen und Gegebenheiten inklusive deren Einflüsse werden im Bereich *Infrastruktur* behandelt. Während eine breite, gerade Straße zum Schnellfahren verleitet, wird eine kurvige mit Hindernissen versehene Straße meist vorsichtiger befahren.

In Bezug auf das Phänomen Linksfahren veranschaulicht das Modell, wie umfangreich das Thema behandelt werden muss, um zu einem besseren Verständnis und damit zu einer Lösung der Problematik zu gelangen. Umgelegt auf das Linksfahren könnte das Modell bedeuten, dass beispielsweise das Rechtsfahrgebot nicht jedem/r AutofahrerIn bekannt ist oder es an dem Verständnis der korrekten Bedeutung und Anwendung mangelt. Dies lässt sich im Bereich Individuum und Wissen verankern.

Zum Bereich Individuum und Wollen zählt die Problemgruppe derer, die trotz des Bewusstseins über den Sachverhalt nicht gewillt sind, das Rechtsfahrgebot ordnungsgemäß einzuhalten. Auch gibt es von außen, abgesehen von oft aggressiven und widerrechtlichen Fahrmanövern anderer LenkerInnen (Drängeln, Rechtsüberholen etc.) keine Möglichkeit auf das Fehlverhalten, sprich auf das zu lange Verharren auf dem linken oder mittleren Fahrstreifen, direkt auf der Straße einzuwirken. Hinzu kommt, dass im Bereich Gesellschaft das Problem und etwaige Lösungsansätze bisher zu wenig kommuniziert und thematisiert wurden und eben wie oben beschrieben etwa aus mangelndem Wissen heraus nicht direkt von anderen abgemahnt wird. Hier nehmen die zwei Bereiche Gesellschaft und Interaktion zwischen Individuen aufeinander Einfluss. In die Bereiche Infrastruktur und Fahrzeug gehören zum Beispiel Überlegungen, ob bauliche Gegebenheiten oder telematische Assistenzsysteme die Einhaltung des Rechtsfahrgebots begünstigen oder umgekehrt eher negativ beeinflussen.

3.5.2 Das hierarchische Modell von Michon

Ein Fahrzeug zu lenken, ist eine komplexe Aufgabe, welche noch dazu in einem dynamischen Umfeld durchgeführt wird. Fahren bedeutet kontinuierlich Informationen zu verarbeiten und daraus Entscheidungen hinsichtlich der Fahraufgabe abzuleiten. Michons "hierarchical model of the driving task" (hierarchisches Modell des Fahrens) beinhaltet drei verschiedene Ebenen der Entscheidung, die strategische, die taktische und die operationale Ebene (Abb. 3-3). Die strategische Ebene betrifft Entscheidungen vor Antritt der Fahrt (z.B. Routenwahl, psychische und physische Verfassung), auf der taktischen Ebene geht es darum auf Basis der eigenen Erfahrungen Fahrmanöver durchzuführen. Die operationale Ebene der Fahraufgabe betrifft die unmittelbare Auswahl und die Ausführung von Manövern, um Unfälle oder Gefahren zu vermeiden (Michon, 1985).

Ebenen der Entscheidung	Lebens- und Aktionsbereiche im Verkehrsgeschehen	Aufgabenstellung	Zeitdruck
1. Ebene Strategische Ebene	Entscheidungen vor Antritt der Fahrt	• z. B. Wahl der Fahrtroute oder des Fahrzeitpunkts; • Einschätzung eigener Fitness- & Wachheitszustand • Kontrolle der Ausrüstung des Fahrzeugs	praktisch keiner
2. Ebene Taktische Ebene	Streben nach konstant niedrigem Risiko durch antizipatorische Fahrmanöver auf der Basis der Kenntnis über sich selbst, das Fahrzeug und die Erwartungen hinsichtlich künftiger Verkehrssituationen	• z. B. Verlangsamung der Fahrgeschwindigkeit (etwa wenn ein Verkehrszeichen einen Schulbereich ankündigt) • Abstandkontrolle in Relation zum Fahrtempo	gering bis mittel
3. Ebene Operationale Ebene	unmittelbare Auswahl und Ausführung von Manövern zur Gefahrenabwehr	• Spurwechseln • Ausweichen vor plötzlich auftauchenden Hindernissen • Notbremsungen	In kritischen Situationen oft extrem hoch

Abb. 3-3: Drei Ebenen der Entscheidung beim Autofahren (Michon 1985)

Hatakka et al. (2003) erweiterten Michons Modell. In dieser "GDE- (Goals for Driver Education) Matrix" werden sowohl die Kenntnisse und Fähigkeiten der FahrzeuglenkerInnen als auch Risiko erhöhende Faktoren sowie die Selbstevaluierung auf vier Ebenen berücksichtigt. Im Folgenden werden die vier Ebenen, von der höchsten (gleichzeitig der relevantesten für die Verkehrssicherheit) abwärts kurz beschrieben:

- Ebene 4: generelle Lebensziele und soziale Kompetenzen

Die höchste Ebene hat mit längerfristigen persönlichen Einstellungen und Werthaltungen in einem größeren Zusammenhang zu tun. Diese Ebene beruht auf dem Wissen, dass Lebensstil, sozialer Hintergrund, Geschlecht, Alter und andere individuelle Vorbedingungen einen Einfluss auf Einstellungen, Fahrverhalten und Unfallhäufigkeit haben.

- Ebene 3: Ziele der Fahrt und Kontext

Auf der dritten Ebene liegt die Betonung auf den Zielen hinter dem Fahren und dem Zusammenhang, in dem gefahren wird. Es geht darum, warum, wo, wann und mit wem etc. man fährt bzw. welches die momentanen Fahrmotive sind.

- Ebene 2: Beherrschung von Verkehrssituationen

Bei der zweiten Ebene geht es um die Fähigkeiten des Fahrens in Verkehrssituationen. FahrerInnen müssen in der Lage sein, ihr Fahrverhalten an die ständigen Veränderungen des Verkehrs anzupassen, dies inkludiert die Fähigkeit potentielle Gefahren im Verkehr zu erkennen.

- Ebene 1: Fahrzeugbeherrschung

Die erste Ebene umfasst die reine Fahrzeugbedienung. Ausreichendes Wissen darüber und Fertigkeiten, um das Auto benutzen zu können, gehört ebenso zu dieser Ebene, wie komplexere Ausweichmanöver, Vermeidung von Übersteuern und Untersteuern bei schlechter Griffigkeit des Straßenbelags und ein Verständnis für die Gesetze der physikalischen Kräfte (Chaloupka-Risser, 2010).

Der wesentlichste Faktor zum sicheren Fahrverhalten ist nicht primär die Ausprägung von sehr guten Fähigkeiten und Eigenschaften der jeweiligen Ebene, sondern die Fähigkeit zur adäquaten Selbst-Einschätzung auf jeder Ebene. Einen Bezug zum Linksfahren findet man auf den ersten drei Ebenen. Auf der vierten ist die generelle Bereitschaft Regeln, nach bestem Wissen und Gewissen, einzuhalten und die persönliche Einstellung bzw. Gewohnheit zu entdecken. Zum Beispiel stehen hier die Einstellungen Selbstdisziplin (Ich befolge die Regeln so gut ich kann, unabhängig von externen Einflüssen) und externer Kausalattribution ("Die anderen machen das auch, da ist es egal, wenn auch ich links fahre.") gegenüber.

Auf der dritten Ebene, welche die Rahmenbedingungen einer Reise von A nach B darstellt, kann zum Beispiel Zeitdruck Grund dafür sein, jeden Fahrstreifenwechsel zu vermeiden, um schneller sein Ziel zu erreichen. Auf dem zweiten Level der Verkehrsbeherrschung befindet sich die Fähigkeit auch bei erhöhtem Verkehrsaufkommen nicht gegen das Rechtsfahrgebot zu verstoßen.

Wenn man bedenkt, dass ein "Drängler" andere AutofahrerInnen gegebenenfalls dazu nötigt, ein höheres Tempo zu fahren, als sie unter Umständen in der Lage sind, das Fahrzeug zu beherrschen, dann hat dies Einfluss auf die Verkehrssicherheit, ebenso wie auf die Fahrgeschwindigkeit. Aufgrund erhöhter Geschwindigkeit besteht größere Gefahr,

dass es zu einem Unfall kommt. Statistisch betrachtet hat die Erhöhung der Geschwindigkeit um 10% eine Zunahme an verletzten Personen um 21% zur Folge (siehe dazu Elvik, 2004). Die Ursachen dafür betreffen unter anderem das erhöhte Risiko, die Kontrolle über das Fahrzeug zu verlieren. Hohe Geschwindigkeit verkürzt aber auch die Zeit, in der VerkehrsteilnehmerInnen auf eine kritische Verkehrssituation reagieren können, und die Schwere eines Unfalles wird ebenfalls maßgeblich von der Geschwindigkeit bestimmt (Ewert, 2010).

3.5.3 "15 Phänomene" zur Diskrepanz zwischen Wissen und Verhalten

In einer Befragung von AutofahrerInnen (Praschl et al. 1994) konnte gezeigt werden, dass beinahe alle überzeugt waren, man solle das Auto in Zukunft weniger verwenden und sich einen nachhaltigen Verkehr wünschen. Jedoch nur die Hälfte der TeilnehmerInnen hatte vor, selbst weniger Auto zu fahren und auch nur 50% meinten, sie wollen selbst etwas zum nachhaltigen Verkehr beitragen. Warum man einerseits die Notwendigkeit des Umstiegs auf alternative Verkehrsmittel erkennt, aber selbst nichts dazu beitragen kann oder will, wurde in 15 sogenannte Phänomene zur Erklärung dieser Diskrepanz zwischen dem Wissen und dem eigenen Verhalten zusammengefasst (Tab. 3-1).

Tab. 3-1: 15 Phänomene (Praschl et al. 1994)

1	Identifikation	<i>"Das bin ich, ich mache es auf meine Art und Weise."</i>
2	Zusatznutzen	<i>"Es macht Spaß mit dem Auto zu fahren, die Alternativen taugen nichts."</i>
3	Verdrängung	<i>"Ich kann das Wort Luftverschmutzung nicht mehr hören."</i>
4	Gewohnheit	<i>"Ich mache es immer so."</i>
5	Darauf kommt es nicht an	<i>"Mein Beitrag zur Luftverschmutzung ist so klein."</i>
6	Kein Feedback	<i>"Ich bekomme keine negativen Rückmeldungen, wenn ich mit dem Auto fahre."</i>
7	Situative Einflüsse	<i>"Ich habe keine andere Möglichkeit, als mit dem Auto zu fahren."</i>
8	Bequemlichkeit	<i>"Mit dem Auto zu fahren ist einfach am bequemsten."</i>
9	Sozialer Druck	<i>"Was würden die anderen sagen, wenn ich mit dem Rad käme."</i>
10	Reaktanz	<i>"Ich brauche niemanden, der mir sagt, was ich zu tun habe."</i>
11	Delegation	<i>"Die müssen einmal den ÖV besser ausbauen, dass ich umsteige."</i>
12	Fehlendes Wissen	<i>"Ich habe nicht gewusst, wie sehr das Auto die Umwelt verschmutzt."</i>
13	Prisoner's Dilemma¹⁸	<i>"Wenn ich weniger Auto fahre, mache ich nur den anderen mehr Platz."</i>
14	Lust an der Unvernunft	<i>"Man kann nicht immer vernünftig sein."</i>
15	Mangelndes Feedback	<i>"Mir ist noch nie aufgefallen, dass ich jemanden schade, wenn ich Auto fahre."</i>

Obwohl die eigentliche Befragung nicht auf das Linksfahren abzielte, sind manche Phänomene sehr gut auch auf das Nichteinhalten des Rechtsfahrgebots anwendbar, da hier das selbst begangene Fehlverhalten im Verkehr, obwohl man es eigentlich besser wüsste oder könnte, thematisiert wird.

Das vierte und das achte Phänomen, Gewöhnung und Bequemlichkeit/Egoismus, sind einfache Erklärungen für das Linksfahren. Einerseits, da Gewohnheiten nur schwer loszuwerden sind und, wenn keine offensichtlichen Gründe zur Verhaltensänderung vorhanden sind, behaupten sich diese. Andererseits sind manche AutofahrerInnen der eigenen Bequemlichkeit verpflichtet, so lange links unterwegs zu bleiben so lange ein Lkw am Horizont sichtbar ist. Sich zwischendurch rechts einzuordnen wäre ein persönlicher Umweg.

¹⁸ Das **Gefangenendilemma** ist ein zentraler Bestandteil der Spieltheorie. Die Spieler haben die Möglichkeit zusammenzuarbeiten, um eine hohe Auszahlung zu erzielen, oder können sich für eine geringere Auszahlung gegenseitig verraten. Beide Spieler müssen ihre Strategie ohne Kenntnis der Wahl des jeweils anderen Spielers festlegen (dies geschieht automatisch, wenn sie es *gleichzeitig* tun). Es ist daher möglich, dass ein Spieler das Gegenteil von dem tut, was der andere macht. In diesem Fall profitiert nur der Spieler, der den anderen verrät, und dieser profitiert dann besonders stark. Das Gefangenendilemma taucht bei einer Vielzahl soziologischer und ökonomischer Fragestellungen auf (Gosch 2013).

Die Phänomene fünf, sechs und fünfzehn können hier erklärend sein, da LinksfahrerInnen, auch wenn sie sich ihres Vergehens bewusst ist, keinen Anlass sehen sich rechts zu halten, da sie die Folgen nicht wahrnehmen (oder diese nicht direkt wahrnehmbar sind) und schon gar nicht sich selbst als VerursacherIn einer Verkehrsbehinderung sehen. Linksfahren scheint eben nicht, wie Alkohol am Steuer oder überhöhte Geschwindigkeit, als Risikofaktor für Unfälle gesehen zu werden.

Auch das siebte Phänomen, situative Einflüsse, gibt Aufschluss. Bei höherem Verkehrsaufkommen zu Beispiel wird das Rechtsfahrgebot mitunter auch von jenen nicht eingehalten, die bei geringem bis mittlerem Verkehrsaufkommen regelgetreues Verhalten an den Tag legen würden. Bei hohem Verkehrsaufkommen werden die Geschwindigkeiten und die Abstände zwischen Fahrzeugen geringer. Folglich wird auf den schnelleren linken Fahrstreifen gefahren, da das Einordnen oder Überholvorgänge erschwert durchzuführen sind. Hier berechtigt die Situation das eigene Fehlverhalten, wobei hier ebenfalls das Phänomen des "Prisoner's Dilemma" zu sehen ist. Dieses besagt, dass Personen eher auf den eigenen kleinen Vorteil bedacht sind, als den großen Vorteil, der von allen mitgetragen werden müsste, sprich von der Fairness oder Zuverlässigkeit der anderen. Da eben dieses Vertrauen in die Fairness der anderen gerade bei dichterem Verkehr stark erschüttert werden könnte, ergibt sich dieser Teufelskreis. AutofahrerInnen, die auf dem linken Fahrstreifen verharren, scheinen wiederum andere AutofahrerInnen anzustacheln, ebenfalls das Rechtsfahrgebot zu ignorieren.

Abschließend ist hier das zwölfte Phänomen anzuführen, das mangelnde Wissen. Vielen könnte nicht bewusst sein, dass das Linksfahren unter anderem den Verkehrsfluss unterbricht und andere zu risikoreichem Fahrverhalten anstiften kann.

3.5.4 Motive und Motivation

Spricht man von menschlichem Verhalten, so sind die Motive und die Motivation unseres Handelns bedeutsam. Motive sind Beweggründe des Handelns. Ihre Befriedigung ist Ziel des Handelns, sie geben der Tätigkeit Richtung und Energie. Motivation steht für die Gesamtheit der in der aktuellen Situation wirksamen Motive.

Motive können durchaus unterschiedlich oder sogar widersprüchlich sein (sog. Appetenz-Aversions-Konflikt). Ebenso gibt es Aversions-Aversions-Konflikte, wenn beide Wahlmöglichkeiten in einer Entscheidungssituation unangenehm sind. Das bedeutet, in einer aktuellen Situation können vielfältige Motive mit gleicher oder auch unterschiedlicher Aus-

richtung wirken. Aussagen über das zu erwartende Handeln müssen die differenzierte Motivationslage in Betracht ziehen. Da es sich dabei um hypothetische Konstrukte handelt, kann rein vom beobachteten Verhalten nicht immer zuverlässig auf die zugrunde liegende Motivation oder einzelne Motive geschlossen werden.

Es gibt eine Reihe von Theorien über Motive und Motivation des Menschen, wobei zwei Fragen im Mittelpunkt dieser Erklärungsansätze stehen (Schriftenreihe Verkehrssicherheit 2002):

1. Ist das Handeln durch die jeweilige Situation (von außen) oder durch die handelnde Person (von innen) bestimmt?
2. Ist die aktuelle Motivationslage stärker von Erfahrungen aus der Vergangenheit geprägt, ist sie in der Gegenwart verankert oder ist sie auf zukünftige Ziele gerichtet?

Beim Autofahren können unterschiedliche Grundmotive unterschieden werden, wie

- Lust am Fahren,
- Angst vor Risiken (in Anlehnung an die generelle Motivationstheorie von Atkinson (1957) und später Heckhausen (1989) "Hoffnung auf Erfolg" bzw. "Furcht vor Misserfolg": dies sind relativ stabile persönlichkeitspezifische Dispositionen, die die Stärke der Leistungsmotivation mitbestimmen).

Daraus sind nach Adelt, Grimmer und Stephan (1999) unterschiedliche Fahrweisen ableitbar. Die Autoren unterscheiden eine offensiv-riskante sowie eine defensiv-vermeidende Fahrweise. Dem offensiv-riskanten Fahrstil liegen unterschiedliche Motive zugrunde, wie:

- Thrill: Lust am Erleben des Risikos, durch riskantes Fahren im persönlichen Grenzbereich und in jenem des genutzten Fahrzeugs. Der Fahrer ist hier vorwiegend daran orientiert, das Gefühl der Angst bewusst herbei zu führen, es zu erleben und durchzustehen. Dahinterliegende Grundmotive sind Selbstbestätigung und Selbstbeweis.
- Erproben: Eigene Fähigkeiten werden ausgetestet und dadurch die eigene Position gegenüber anderen Verkehrsteilnehmern subjektiv verbessert. Typische Verhaltensweisen sind
 - o wendige Fahrstreifenwechsel,
 - o das Ergattern günstigerer Startpositionen an Ampeln sowie
 - o das Überholen ganzer Fahrzeugschlangen.

Das Auto wird hier zugleich als Teil der eigenen Identität angesehen und ist entscheidende "Quelle der Selbstbestätigung".

- Machtentfaltung: Der Fahrer lässt im übertragenen Sinne "die Muskeln spielen". Dritte werden quasi durch die eigene Überlegenheit besiegt. Dies zeigt sich beispielsweise durch
 - o Vorbeiziehen oder Davonfahren,
 - o ersatzweise durch den Gebrauch von Hilfsmitteln wie Blinker oder Lichthupe, um dem eigenen Gefährt den ihm subjektiv zustehenden Platz zu schaffen .

Im Gegensatz zum offensiv-riskanten Fahrstil steht der defensiv-vermeidende Fahrstil. Die Fahrweise von Fahren dieses Grundtyps ist gekennzeichnet durch:

- o starkes Absicherungsmotiv,
- o Angst vor Verwicklung in gefährliche Situationen,
- o Sicherheitseinrichtungen im Fahrzeug sind von großer Wichtigkeit,
- o das Auto ist nur ein Gegenstand, es besteht kein besonderes Interesse daran.

Utzelmann (1977) beschreibt als ein zugrunde liegendes Motiv das Autonomie-Motiv. Fahrer mit diesem Motiv zeigen Widerstand gegen äußerliche Einschränkungen, beispielsweise Parkverbote, Überholverbote oder Geschwindigkeitsbeschränkungen. Der Fahrer bewegt sich im eigenen Pkw in einem privaten Raum durch die Öffentlichkeit und bekommt so das Gefühl, von Einflüssen anderer unabhängig zu sein und selbst die Kontrolle über die Geschehnisse zu besitzen.

Es kommt selten vor, dass VerkehrsteilnehmerInnen alleine auf der Straße unterwegs sind. Üblicherweise sind an einer Verkehrssituation mehrere Personen beteiligt. Verkehrssituationen müssen daher als Situationen aufgefasst werden, in denen soziale Interaktionen stattfinden (siehe dazu auch den "Diamant", Kap. 3.5.1). Nachahmungseffekte sind nicht selten. So richtet der Einzelne z.B. sein Geschwindigkeitsverhalten nicht nur an den bestehenden Regelungen aus, sondern er orientiert sich quasi automatisch an der Fahrgeschwindigkeit aller anderen. Möglicherweise dient beobachtetes Verhalten dem Einzelnen auch als Hinweisreiz für die Beurteilung des Gefahrenpotentials äußerer Bedingungen (Regen, Nebel, Schnee) und dies vielleicht umso mehr, je weniger er, etwa aufgrund eigener Unerfahrenheit, über eigene Beurteilungsstandards verfügt.

In mehreren Studien wurde der Einfluss von BeifahrerInnen auf das Risikoverhalten untersucht. Befinden sich mehrere Personen im Fahrzeug, können komplexe gruppendynamische Prozesse stattfinden. Normative Erwartungen von Mitfahrenden können Motivkonflikte in Gang setzen. Aus der experimentellen Kleingruppenforschung ist das Phänomen

des "Risky shift" bekannt. Es besagt im Wesentlichen, dass Gruppen zu riskanteren Entscheidungen neigen als Einzelpersonen.

Ein weiteres Motiv, das eine Rolle spielen kann, ist die Reaktanz. Einflussversuche anderer, die uns zu einem bestimmten Verhalten oder einer bestimmten Einstellung bringen wollen, können Widerstand auslösen. Laut einer Studie von Holte (1994) führen Einwendungen von Freunden im alltäglichen Kontext zu einer Verfestigung bestehender Risiko betonender Einstellungen. Äußerungen von Bezugspersonen haben nur dann eine Chance, wenn sie mit großer Ernsthaftigkeit und gegebenenfalls unter Androhung von Konsequenzen ausgesprochen werden.

Es sind ebenso positive Einflüsse, z.B. durch die reine Anwesenheit von BeifahrerInnen möglich. So fanden Krüger et al. (1998), dass mit BeifahrerInnen das Unfallrisiko verringert ist, da man in der Regel langsamer fährt. Dies gilt nicht für junge FahrerInnen. Eine mögliche Erklärung könnte sein, dass FahrerInnen den Verlust an Aufmerksamkeit für die Fahraufgabe aufgrund der Anwesenheit des/der Beifahrers/in durch eine Geschwindigkeitsreduktion kompensiert (Schriftenreihe Verkehrssicherheit, 2002).

In der Verkehrssicherheitsforschung und -psychologie bestehen seit Jahrzehnten Ansätze, die motivationalen Orientierungen als relativ überdauernde und situationsunabhängige Teilaspekte der Persönlichkeit oder der Art der Lebensführung und des Freizeitstils auffassen. Sie zielen u.a. darauf ab, Zusammenhänge zwischen persönlicher Lebensführung bzw. Freizeitstil und soziodemografischen Variablen einerseits und dem Verkehrsverhalten andererseits aufzudecken. Typen von FahrerInnen sollen anhand "verkehrsferner" Merkmale wie z.B. beruflichem Status, bevorzugten Fahrzeugtypen etc. beschrieben werden. Solche typologischen Ansätze bieten die Chance, in der kraftfahrenden Gesamtbevölkerung Gruppen mit hohem Risikoausmaß zu identifizieren, zu quantifizieren und anhand von Merkmalen der Lebensführung beschreiben zu können.

Seit den 1970er Jahren wurden unterschiedliche Typologien ermittelt, u.a. von Schulze (1999); er ermittelte innerhalb der Gruppe der 18- bis 25-jährigen unterschiedliche Typen wie z.B. den "Action-Typ" und den "kicksuchenden Typ".

Tab. 3-2: Fahrertypologie (nach Adelt et al. 1999)

Der Funktionalist

- Nüchternes Verhältnis zum Auto, Zweck im Vordergrund.
- Kein Lustgewinn oder Gefühl persönlicher Freiheit durch das Autofahren
- Besondere Sicherheitsausstattung unwesentlich, Gebrauch wichtig
- Kein Individualisieren des Fahrzeugs durch Ausstattung
- Unauffälliger Fahrstil, weder bes. rücksichtsvoll noch bes. aggressiv
- Auf Autobahnen meist Einhalten der Tempolimits, auf anderen Straßenzügen mitunter 10 km/h schneller
- Jährliche Fahrleistung eher überdurchschnittlich aber relativ wenig, ausschließlich zu privaten Zwecken
- Eher geringe Selbsteinschätzung bezüglich des eigenen Fahrvermögens

Der Raser

- Risikofreudig, Suche nach Abenteuer, Bedürfnis nach Anerkennung
- Straße = "überdimensionierter Abenteuerspielplatz"
- Gibt sich bewusst in Gefahr
- Verkehrsregeln nur für Ängstliche und solche mit mangelndem fahrerisches Können
- Auto als Ausdruck von Selbstbestätigung und Mittelpunkt des Lebens
- Führt oft dicht auf und benutzt gerne die Lichthupe – aggressive Fahrweise – betrachtet sich aber auch selbst als aggressiver Fahrer
- Auf Autobahnen mit 120 bis 160 km/h unterwegs
- Neigt zur Selbstüberschätzung hinsichtlich seinem Fahrkönnen
- Am häufigsten in Unfälle verwickelt
- Vorwiegend Fahrer, die Fahrerlaubnis erst seit wenigen Jahren besitzen, überwiegend männlichen Geschlechts
- Durchschnittliche Fahrleistung pro Jahr bei 19.000 km

Der Gelassene

- Spaß am Autofahren
- Lässt sich von anderen Verkehrsteilnehmern in seiner Fahrweise kaum beeinflussen
- Neigt nicht zu aggressivem Fahrverhalten, lässt sich aber ungern in Fahrweise hineinreden
- Auf Autobahnen mit 120 km/h bis 150 km/h, meist mit konstanter Geschwindigkeit unterwegs
- Auf anderen Straßentypen mitunter bis zu 20 km/h schneller
- Durchschnittliche Fahrerfahrung, in der Gruppe der Fahranfänger eher unterrepräsentiert

Der Ängstliche

- Unsicherer Wenigfahrer, meist Pensionisten (1/3 aller Ängstlichen besitzt Führerschein seit 30 Jahren) und Hausfrauen
- Autofahren ist mit Angst vor Gefahrensituationen (Raser, Rowdies) verbunden
- Verbindet Autofahren weder mit Freiheitsgefühlen noch mit Freude am Fahren
- Ver- und Gebote sind strikt bindend
- Zurückhaltender und unsicherer Fahrstil, der mitunter zu Konflikten führt
- Drängler auf Autobahnen weicht er in panischer Angst aus
- Überholvorgänge werden vermieden
- Bleibt auf Autobahnen meist unter der Richtgeschwindigkeit von 130 km/h, oft nur mit 100 km/h unterwegs auch bei wenig Verkehr
- Relativ selten Unfallverursacher
- Geringe Fahrpraxis

Der Vorsichtige

- Spaß am Autofahren, v.a. bei ungestörtem Dahingleiten
- *"gelassen genug, um Auto fahren zu genießen, aber zu ängstlich um wirklich gelassen zu fahren"*
- Lässt sich aufgrund seiner Ängstlichkeit leichter aus dem Konzept bringen als Gelassener
- Sicherheitsausstattungen im Auto sind von großer Bedeutung
- Von Dränglern fühlt er sich bedroht, neigt aber nicht zu Panikaktionen
- Auf Autobahnen mit 120 km/h bis 140 km/h unterwegs
- Hält sich meist an Tempolimits
- Fahrpraxis eher unterdurchschnittlich
- Auto hauptsächlich privat genutzt

Der Frustrierte

- Bedürfnis nach Abenteuer und Selbstbestätigung aber leistungsschwaches Auto, daher frustriert
- Fühlt sich von anderen Verkehrsteilnehmern bedroht
- Sportlich-rasanter Fahrstil und aggressivere Fahrweise als Raser, z.B. vorsätzlich langsames Überholen einer Lkw Kolonne oder Ausbremsen eines meist größeren Fahrzeugs
- Bezeichnet sich selbst nicht als aggressiver Fahrer
- Durchschnittliche Fahrleistung pro Jahr liegt bei 17.000 km

Adelt et al. (1999) identifizierten sechs AutofahrerInnenotypen (Tab. 3-2) – der Funktionalist, der Gelassene, der Vorsichtige, der Ängstliche, der Raser und der Frustrierte – in denen sich verschiedene Grundmotive wiederfinden, die sich in unterschiedlichen Fahrweisen unterscheiden. Unproblematisch ist z.B. der Funktionalist, der u.a. ein nüchternes Verhältnis zum Auto hat, das für ihn den Zweck als Fortbewegungsmittel erfüllt, ohne Lustgewinn oder Gefühl persönlicher Freiheit. Unter dem Gesichtspunkt der Verkehrssicherheit ist der Raser als problematisch einzustufen, für den der Lustgewinn am Autofahren im Mittelpunkt steht. Auch der Frustrierte sucht Abenteuer und Anerkennung, fühlt sich jedoch durch andere Verkehrsteilnehmer bedroht und mitunter im Nachteil (Schriftenreihe Verkehrssicherheit 2002).

3.5.5 Extra motives – ein Lerntheoretischer Erklärungsansatz

Sich im Verkehrsgeschehen fortzubewegen, bedeutet einerseits mit den anderen VerkehrsteilnehmerInnen zu interagieren, aber auch bestimmte Verhaltensweisen, bestimmte Motive und sogenannte "Extra motives" zu verfolgen. Da man sich während der Fahrt nicht in einem psychologischen und sozialen Vakuum befindet, gehen Verhaltensanpassungen im Straßenverkehr auch mit der Befriedigung bestimmter Bedürfnisse, wie dem Bedürfnis nach Komfort, einher (Chaloupka-Risser et al, 2011), beispielsweise auf dem linken Fahrstreifen deshalb möglichst lange zu verweilen, um sich "unbequeme" Fahrstreifenwechsel zu ersparen.

Wenngleich schon älteren Datums, so könnte eine der seltenen Motivstudien zum Thema Fahren auf der Autobahn von Berger et al. (1973) dennoch hilfreich beim Versuch einer Erklärung bestimmter Verhaltensweisen, wie auch des Linksfahrens sein. So zeigte sie, dass die befragten FahrerInnen grundsätzlich gern auf Autobahnen fahren wegen des (vor allem damals deutlich relevanten) Freiheitsgefühls, der Selbstbestimmung und auch wegen der Geschwindigkeit. Dieser Lust stehen Erlebnisse gegenüber, die das beschriebene Fahrvergnügen beeinträchtigen, wie Unfälle, rücksichtslose AutofahrerInnen oder risikoreiche Situationen. Die StudienteilnehmerInnen nutzten trotz dieser Erfahrungen ihr Fahrzeug "in der Hoffnung die störenden Verkehrsverhältnisse hinter sich lassen zu können und Fahrstrecken zu finden, wo Lust am Autofahren ungetrübt ist". Als besonders unangenehm wurden alltägliche Auseinandersetzungen mit anderen AutofahrerInnen betrachtet, vor allem auf der Autobahn. Die Studie liefert Hinweise, wie die Befragten derartige Situationen interpretieren: einerseits wird es als rücksichtsloses Verhalten anderer gesehen und als kränkend erlebt, da ihnen als AutofahrerInnen quasi das Recht streitig gemacht wird, überholen zu können. Eine weitere Interpretation lautete, dass sich die AutofahrerInnen von rückwärtigen FahrzeuglenkerInnen in ihren Fähigkeiten unterschätzt fühlten. Die Strategien mit diesen Erfahrungen umzugehen, zeigen sich im Fahrverhalten bzw. in der Fahrstreifenwahl: AutofahrerInnen, denen es vorwiegend um Anerkennung von anderen AutofahrerInnen ging und die andere nicht als Konkurrenz betrachten, wechseln auf den rechten Fahrstreifen und ermöglichen anderen Fahrzeugen das Überholen. Eine weitere Gruppe an AutofahrerInnen, die beim Überholt werden eher das Gefühl entwickelte, hinter den anderen "zurückzubleiben", fuhr nachdem sie überholt wurde mit höherer Geschwindigkeit weiter. Jene AutofahrerInnen, die diese Situation als riskant erlebten, wechselten abrupt auf den rechten Fahrstreifen. Etwa ein Drittel der Befragten gab an, länger als notwendig auf dem linken Fahrstreifen zu bleiben, um das

Überholen des anderen Fahrzeugs hinauszuzögern. Ein Viertel gab an, überhaupt auf dem linken Fahrstreifen zu bleiben, um das Überholen des drängelnden Fahrzeugs zu verhindern (Berger, 1973).

Auch in der klassischen Lerntheorie findet man hier einen Erklärungsansatz. Das Effektgesetz nach Thorndike (1913) besagt: wenn eine modifizierbare Verknüpfung zwischen Reiz und Reaktion entsteht, die mit einem positiven Ereignis einhergeht, dann verstärkt sich diese Verknüpfung und umgekehrt. Das heißt, wird ein Verhalten belohnt tritt es häufiger auf und wird ein Verhalten bestraft wird dieses vermieden. Natürlich wirken nur Konsequenzen, egal ob positiver oder negativer Natur, die auch in zeitlich oder inhaltlich relevanter Nähe wahrgenommen werden. So kommt es, dass ein guter Verkehrsfluss nicht unmittelbar als Folge des eigenen Verhaltens wahrnehmbar ist, da die Voraussetzungen dafür das korrekte Verhalten aller VerkehrsteilnehmerInnen ist. Auch der Umkehrschluss ist hier möglich, blockierende LinksfahrerInnen führen die schlechte Verkehrssituation nicht auf das eigene Fahrverhalten zurück. Hier wäre das Schuldsein eine Bestrafung, welche eine Vermeidung des Verhaltens hervorrufen würde, aber eben nur, wenn es auch als solches wahrgenommen werden kann und wird. Wenn jedoch jemand durch das Nichteinhalten des Rechtsfahrgebots es als überaus angenehm empfindet, nicht den Fahrstreifen wechseln zu müssen, dann wird hier das Linksfahren belohnt und verfestigt sich.

3.5.6 Abbau von die Verkehrssicherheit gefährdenden Emotionen, Motiven und Einstellungen

Wie kann man AutofahrerInnen dazu bringen, sich ihrer verkehrsunsicheren Motive, Einstellungen und Emotionen bewusst zu werden und diese verändern zu wollen? Es geht nicht nur um die Veränderung äußeren Verhaltens, auch tiefer liegende Bereiche einer Person kommen hier ins Spiel, wie etwa Selbstbild, Motive etc., d.h. es geht hier auch um Persönlichkeitsbildung. Das bedeutet, dass Maßnahmen, die eine Veränderung des Verkehrsverhaltens der AutofahrerInnen, z.B. die Einhaltung eines bestimmten Gesetzes, erreichen möchten, entsprechende Bereiche berücksichtigen und dazu anregen sollten (Schriftenreihe Verkehrssicherheit, 2002). Folgende Ansatzpunkte bieten sich hier an:

- über eine Systemsicht von Straßenverkehr und Verkehrssituation verfügen,
- sich selbst erkennen und über sich nachdenken,
- zu Perspektivenwechsel und Empathie bereit und fähig sein,
- Situationen anders interpretieren,

- sich im Gedankenstopp üben und mentales Training durchführen,
- auch mit Zeitdruck gelassen umgehen,
- eine konfliktvermeidende und gelassene Fahrweise bewusst ausprobieren.

In den folgenden Kapiteln sollen psychologische Modelle dargestellt werden, die dem Prozess der Verhaltensveränderung als auch dem Kommunikationsprozess, z.B. von Maßnahmen im Rahmen von Öffentlichkeitsarbeit und Kampagnen, zugrunde liegen und deren Berücksichtigung den Erfolg eines Veränderungsprozesses positiv beeinflussen können.

3.5.7 Maßnahmenkommunikation 1: Das Transtheoretische Modell zur Erklärung von Verhaltensveränderungen

Das Transtheoretische Modell sieht vor, das Bewusstseins- und Bereitschaftsstadium einzelner Personen zu erfassen, um den Stufen entsprechende Interventionen einzuleiten (Prochaska & DiClemente, 1983). Im Gegensatz zu anderen Modellen der Verhaltensänderung bezieht dieses Rückfälle mit ein und versucht, diesen vorzubauen.

Die Stufen der Veränderung werden in diesem Modell wie folgt beschrieben:

- Präkontemplation: Kein Vorhaben, das Verhalten zu ändern oder die Person weiß über die Problematik nicht Bescheid.
- Kontemplation: Die Person denkt über eine Verhaltensänderung nach, jedoch ohne konkrete Planung.
- Vorbereitung: Das Vorhaben, einen Versuch zu starten, wurde beschlossen.
- Handlung: Es wird versucht, das Vorhaben umzusetzen und erwünschtes Verhalten gezeigt bzw. ungewünschtes Verhalten nicht gezeigt.
- Aufrechterhaltung: Die Person versucht, die Verhaltensänderung zu stabilisieren. Die Stufe der Aufrechterhaltung ist weniger anstrengend als die der Handlung, doch es gilt, Rückfälle zu vermeiden, für die es sich zu wappnen gilt und für welche Vorkehrungen u.a. ab der Stufe der Vorbereitung getroffen werden müssen.
- Termination: Das gewünschte Verhalten ist zur Gewohnheit geworden und Versuchungen, altes Verhalten anzunehmen werden nicht mehr wahrgenommen.

Konkret im Falle des Linksfahrens wäre zu ermitteln in welchen Stadien sich LinksfahrerInnen befinden, um hier entsprechende Maßnahmen zu setzen. Vermutlich wird das Nichteinhalten des Rechtsfahrgebots von einigen LinksfahrerInnen nicht als Problem wahrgenommen, folglich wären diese in die erste Stufe der Präkontemplation zuzuordnen.

Das heißt, es müsste unter solchen LinksfahrerInnen ein Problembewusstsein geschaffen werden, sei es durch Information oder Sanktion, um überhaupt eine Verhaltensänderung anzuregen. Ähnlich verhält es sich mit der Stufe der Kontemplation. Es müssen genügend Gründe vorhanden sein, zum Beispiel das Verstehen des Nutzens des Rechtsfahrgebots, um Bereitschaft zur Verhaltensänderung zu schaffen.

Zusammenfassend ist zu sagen, dass beim Transtheoretischen Modell im vorliegenden Kontext die ersten beiden Stufen von Interesse bezüglich nötiger und möglicher Interventionen sind. Sie bieten eine Hilfe bei der Darstellung der genauen Problemsituationen, folglich auch für die zu setzenden Maßnahmen. Dies bedeutet, dass es einer Erhebung des Wissensstandes von Kfz-LenkerInnen in Bezug auf die definitive Gesetzeslage sowie die Relevanz für das Verkehrssystem bedarf.

3.5.8 Maßnahmenkommunikation 2: Das Elaboration-Likelihood Modell

Das Elaboration-Likelihood Modell, kurz ELM, (Petty und Cacioppo, 1986) beschreibt die Wirkung von Mitteilungen, die Personen überzeugen sollen. Unterschieden wird hier zwischen zwei Wegen der Verarbeitung, nämlich der Zentralen und der Peripheren Route (Abb. 3-4).

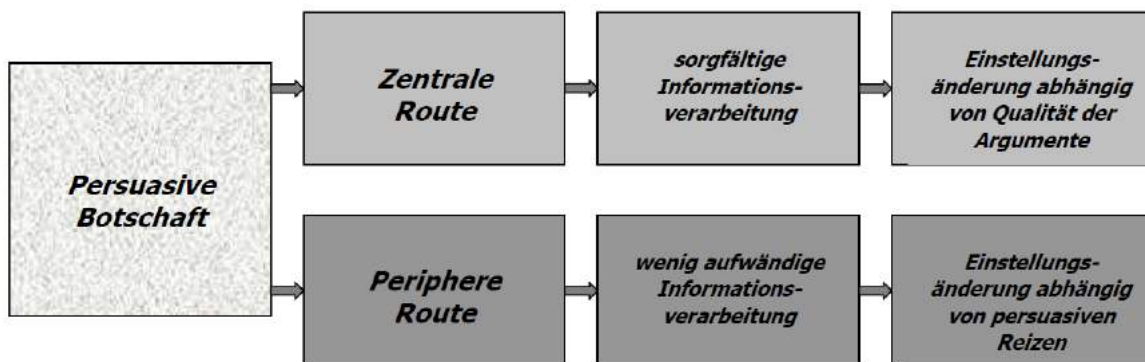


Abb. 3-4: Elaboration-Likelihood Modell (von Petty und Cacioppo 1986)

- Zentrale Route: Hierbei handelt es sich primär um die inhaltliche Qualität der Information, sprich die Argumentation. Die neue Mitteilung wird mit bereits vorhandenem Wissen verglichen und bewertet. Um auf diese Weise Informationen zu verarbeiten, benötigt es persönliche Relevanz und Wissensbedürfnis, sprich Themenbezug und die Bereitschaft sich damit auseinanderzusetzen. Auf diesem Weg verarbeitete Information führt zu einer stabileren Einstellungsänderung, unter anderem aufgrund der erhöhten Verarbeitungstiefe, als jene über den peripheren Weg.

- Periphere Route: Auf diesem Weg wird die Einstellung durch Faktoren verändert, die letztendlich völlig unabhängig vom Inhalt der Mitteilung sind. Cialdini (2006) zählt Möglichkeiten der Verhaltensänderungen durch diesen Weg auf: die Information wird als beliebt und anerkannt präsentiert oder derjenige, der die Information vermittelt, ist gut aussehend, sympathisch und/oder strahlt Autorität aus, um nur ein paar zu nennen.

Vergleicht man dieses Modell mit dem Kommunikationsmodell von Watzlawik et al. (2011), dann könnte die „zentrale Route“ für den inhaltlichen/faktischen Teil des zu Vermittelnden stehen, die „periphere Route“ für die Beziehungsebene, die zwischen den Kommunizierenden besteht – je besser diese funktioniert, umso wahrscheinlicher, dass der Inhalt angehört und im besten Fall dann auch akzeptiert wird und zu einer Verhaltensmodifikation führt.

Die Relevanz dieses Modells in Bezug auf Linksfahren liegt darin, dass unterschiedliche Personen Informationen unterschiedlich verarbeiten. Ein breites Verständnis und Einhalten des Rechtsfahrgebots wird somit nur dann möglich, wenn die Mitteilung dementsprechend aufbereitet wird, also sowohl inhaltlich verständlich und interessant (= der zentralen Route folgend), als auch subjektiv ansprechend (= der peripheren Route entlang).

3.5.9 Maßnahmenkommunikation 3: Wirkmodell der Regelbefolgung

Das im Folgenden beschriebene Modell von Schlag et al. (2012) versucht, psychologische und verkehrswissenschaftliche Erkenntnisse und Theorien über Regelbefolgung zusammenzufassen. Im Modell werden verschiedene Einflussgrößen dargestellt, welche sich auch gegenseitig beeinflussen (Abb. 3-5) und es soll als Basis für nachhaltig wirksame Interventionen zur Verbesserung der Verkehrsregelbefolgung dienen.

Das Phänomen Linksfahren kann anhand dieses Modells in mehrerer Hinsicht beschrieben werden. Daraus ließen sich dann auch entsprechende Maßnahmen, je nach Ausprägung in der LenkerInnenpopulation, ableiten:

Externaler Weg: Da Linksfahren sehr selten sanktioniert wird, gibt es hier kaum Einfluss auf die Regeleinhaltung.

Potentielle **Maßnahme**: Erhöhte Wahrscheinlichkeit bzw. Härte der Sanktionierung.

Informelle soziale Normen (auch zu verstehen als sozialer Druck): Die deskriptive Norm, also das beobachtete Verhalten anderer, erfordert aufgrund vieler LinksfahrerInnen nicht unbedingt eine Anpassung des eigenen Fahrverhaltens, sprich man fällt nicht aus der Reihe wenn man selbst links fährt. Hinzu kommt, dass die injunktive Norm (= moralische

Verhaltenserwartungen) auch nicht zum Einhalten des Rechtsfahrgebots führt, da das Linksfahren bisher viel zu wenig thematisiert wurde, um moralische Erwartungen stellen zu können.

Potentielle **Maßnahme**: Erhöhung des sozialen Drucks.

Internaler Weg (fasst Regelakzeptanz, Überzeugung und Bereitschaft, Regeln einzuhalten zusammen): Da die Vorteile der Einhaltung des Rechtsfahrgebots nicht immer direkt subjektiv wahrnehmbar sind, ist hier die mangelnde Aufklärung und mangelndes Verständnis ausschlaggebend für das Linksfahren.

Potentielle **Maßnahme**: Erhöhte Aufklärung.

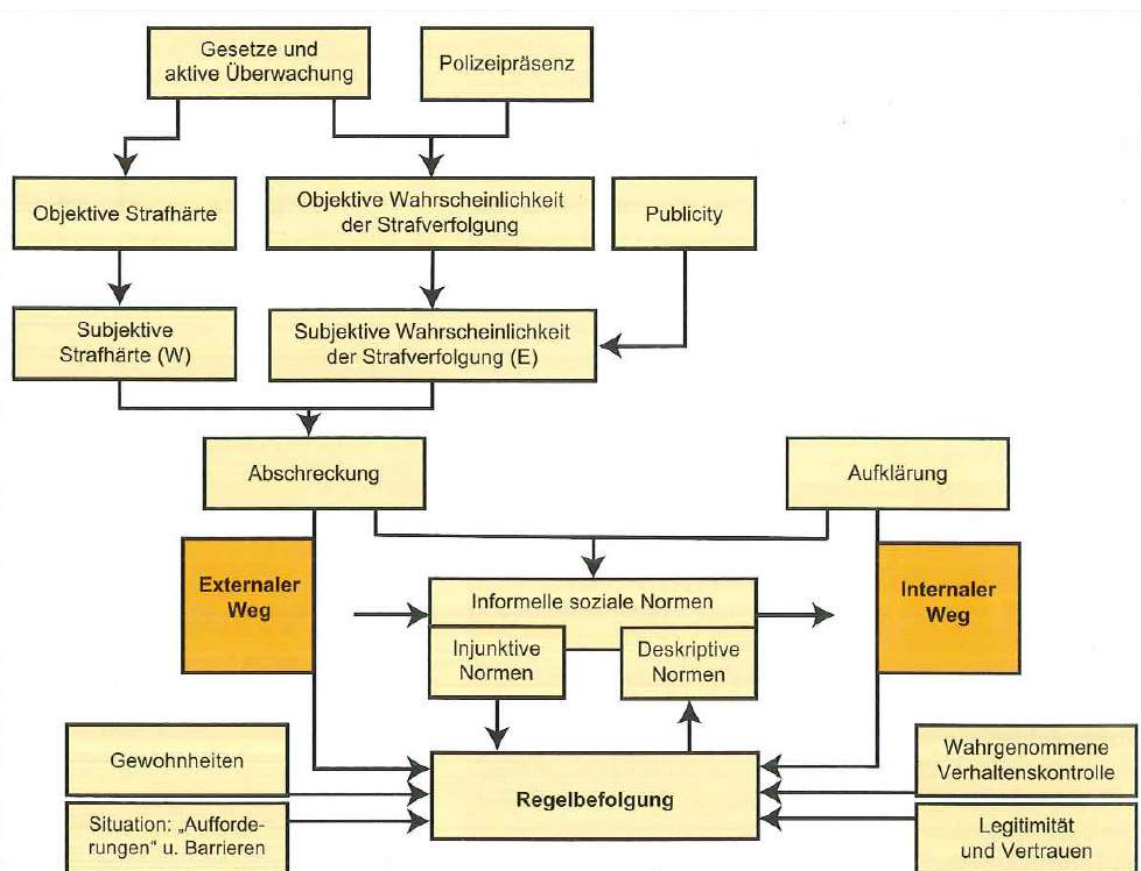


Abb. 3-5: Wirkmodell der Regelbefolgung (nach Schlag et al. 2012)

3.6 Überwachung

Da schon von vornherein als Maßnahmenmöglichkeit die Problematik der Überwachung eine Rolle spielt und dies später auch noch ausführlich diskutiert werden wird, soll hier ein Succus aus der aktuellen Forschung dargestellt werden.

Überwachung hat lt. Björnskau und Elvik (1992) am meisten Chancen, effektiv zu sein, wenn sie im Wesentlichen nach Zufallsmustern erfolgt, also vom Verkehrsteilnehmer nicht vorhergesehen werden kann. Das stimmt mit den Arbeiten von Goldenbeld (1995) überein, der zur Effektivität von Überwachung zu folgenden Schlüssen kam: Überwachung ist effektiv wenn sie

- begleitet von Information der Öffentlichkeit wird,
- für Verkehrsteilnehmer schwer zu vermeiden ist,
- einen Mix aus gut und wenig sichtbaren Maßnahmen darstellt,
- konzentriert auf Zeiten und Orte mit vielen Überschreitungen
- über längere Zeit erfolgt.

Zur geringen Vorhersagbarkeit – und damit auch, dass es nur geringe Chancen gibt, sie zu vermeiden, wenn man Gesetze bricht - kommt in Goldenbelds Aufstellung dazu, dass die Öffentlichkeit über Überwachungsmaßnahmen informiert wird und dass die Überwachungstätigkeit sichtbar wird. Schließlich führt Goldenbeld noch eine Regel zu Kosteneffizienz ein: Man soll dort gut überwachen, wo viele Überschreitungen stattfinden.

Die Effekte der Strafhöhe werden sowohl von Björnskau und Elvik (s.o.) als auch von Elvik und Christensen (2007) als gering eingestuft. In der letzteren Untersuchung wurden für höhere Strafen bei Gurtvergehen zwar leicht positive Effekte bei Gurtanlegequote gefunden, wobei die Autoren offen ließen, inwieweit die Effekte nicht auch aus einer gleichzeitig durchgeführten Gurtenkampagne resultierten. Bei der Geschwindigkeitsüberschreitung zeigten die höheren Strafen keinen Effekt. Dies erklären sie damit, dass das Risiko, erwischt zu werden, generell niedrig ist.

Für die vorliegende Untersuchung bedeutet dies somit, dass das Thema Überwachungs-dichte und Strafhöhe in Verbindung mit der Erkennbarkeit, dass Überwachung tatsächlich stattfindet (die diesbezügliche multimediale Kommunikation) in Kombination zu behandeln sein wird müssen.

4 QUALITATIVE ANALYSE – FOKUSGRUPPEN

In diesem Kapitel werden die Ergebnisse der qualitativen Analyse zusammengefasst. Hierfür wurde die Methode der Fokusgruppeninterviews gewählt, um die weiteren Arbeitsschritte im Projekt, insbesondere die quantitative Befragung, umfassend und gezielt vorbereiten zu können. Insgesamt fanden zwei LenkerInnenfokusgruppen und eine ExpertInnenfokusgruppe statt.

Unter einem Fokusgruppeninterview / FGI (oder Fokusgruppendifkussion, auch kurz als Fokusgruppe bezeichnet) wird ein strukturierter Prozess der Diskussion vorgegebener Inhalte unter der Leitung geschulter wissenschaftlicher MitarbeiterInnen mit einer Gruppe von Testpersonen verstanden. Als Teil des qualitativen Instrumentariums der sozialwissenschaftlichen Forschung ist die Fokusgruppe darauf ausgerichtet, soziale Themenstellungen, Beziehungen und Zusammenhänge zu analysieren sowie noch unbekannte Aspekte eines Themengebiets offen zu legen. Wenig explorierte Fragestellungen und Themengebiete können damit erfasst werden.

Die Fokusgruppe dient auch dazu, forschungsspezifische Hypothesen zu konstruieren und zu definieren. Fokusgruppendifkussionen werden dementsprechend in erster Linie dann eingesetzt, wenn es gilt, relevante Faktoren und Variablen im interessierenden Forschungsfeld zu identifizieren und im Zuge eines holistischen Ansatzes das gesamte Themengebiet zu erfassen und alle wichtigen Aspekte des Themas zu berücksichtigen (Mayerhofer, 2007).

4.1 LenkerInnenfokusgruppen

Die erste der beiden Fokusgruppeninterviews mit LenkerInnen (FGI 1) fand am 25.6. in Wien statt, die zweite (FGI 2) am 5.7.2012 in Salzburg. Insgesamt nahmen 14 Personen an den Diskussionen teil. Die Aussagen der TeilnehmerInnen wurden mittels Tonband aufgezeichnet und anschließend transkribiert. Die wesentlichen Aussagen sind nachfolgend zusammengefasst. Moderiert wurde die Diskussion von zwei Mitgliedern des Projektteams.

Die FGI wurden anhand eines Leitfadens geführt, der auf Basis der Literaturstudie erarbeitet wurde. Der Leitfaden gliederte sich in fünf Frageblöcke:

(1) Vorstellungsrunde der TeilnehmerInnen

- o Alter und Geschlecht
- o durchschnittliche Jahreskilometerleistung
- o Fahrpraxis pro Jahr insgesamt und auf der Autobahn
- o berufliche und private Nutzung des Fahrzeugs (Prozentangabe)
- o Jahr des Führerscheinerwerbs

(2) Definition und Wahrnehmung des Phänomens "Linksfahren"

- o Selbsteinschätzung
- o Fremdeinschätzung

(3) Auswirkungen des Linksfahrens

- o Emotionale Auswirkungen
- o Auswirkungen auf die Sicherheit und auf das Fahrverhalten

(4) Ursachen für das Linksfahren

- o Verkehrssituation
- o Infrastruktur
- o Rechtliche Situation
- o Information – Bewusstsein
- o Fahrzeug
- o Individuelle Faktoren

(5) Maßnahmen gegen das Linksfahren

- o Rechtliche Maßnahmen
- o Bewusstseinsbildung
- o Ausbildung/Training
- o Bauliche Maßnahmen
- o Wissenschaftliche Forschung

4.1.1 TeilnehmerInnen und Fahrerfahrung

Von den 14 TeilnehmerInnen waren 3 weiblich und 11 männlich. Die Altersverteilung lag zwischen 71 Jahren (Geburtsjahr 1941) und 24 Jahren (Geburtsjahr 1988). Die eine Hälfte der TeilnehmerInnen erwarb den Führerschein vor der Jahrtausendwende (1959 bis 1998), die andere Hälfte in den Jahren 2001 bis 2007. Die meisten schätzten sich als VielfahrerInnen ein. Die durchschnittliche Fahrleistung pro Jahr betrug rund 30.000 km, die maximale 60.000 km pro Jahr. Lediglich zwei junge FührerscheinbesitzerInnen (Erwerb 2006 und 2007) gaben an, jährlich nur 4.000 bzw. 5.000 km unterwegs zu sein. Die TeilnehmerInnen nutzten ihr Fahrzeug privat oder beruflich oder für beide Zwecke. Erfahrungen auf Autobahnen konnten alle TeilnehmerInnen mitbringen. Die Häufigkeit von Autobahnfahrten variierte von 50% der Gesamtfahrten bis hin zu "überwiegend" und "fast alles" auf Autobahnen.

Bezüglich der genannten Kriterien gab es keine nennenswerten Unterschiede zwischen den DiskussionsteilnehmerInnen in Wien und Salzburg. In beiden Gruppen waren männliche und weibliche, jüngere und ältere FührerscheinbesitzerInnen, mit mehr oder weniger Fahrpraxis und unterschiedlicher Fahrzeugnutzung vertreten.

4.1.2 Definition und Wahrnehmung des Phänomens "Linksfahren"

In einem ersten Fragenblock wurden die FGI-TeilnehmerInnen dazu befragt, was für sie Linksfahren auf der Autobahn bedeute, ob sie selbst ausübten, wie oft sie es bei anderen beobachteten und ob das Linksfahren ihrer Erfahrung nach geahndet würde.

Unter Linksfahren wurde von den FGI-TeilnehmerInnen mehrheitlich das Verharren auf dem linken oder mittleren Fahrstreifen verstanden, obwohl die Möglichkeit vorhanden wäre, sich rechts einzuordnen. *"Wenn man einen Überholvorgang macht und dann konstant auf der linken Seite fährt, ohne sich wieder rechts einzuordnen."* (FGI1)

Es wurden einzelne Situationen von Linksfahren beschrieben, wie das Nichteinhalten des Rechtsfahrgebots auf einer nahezu autofreien Autobahn oder dass sich bei etwas dichterem Verkehr eine Fahrzeugmenge über drei Fahrstreifen bewege, obwohl dieselbe Menge auch bei gleichbleibender Geschwindigkeit nur auf zwei Fahrstreifen verteilt werden könnte.

Unterschieden wurde zwischen RaserInnen, die meist den äußerst linken Fahrstreifen benutzen würden und LinksfahrerInnen, die permanent auf dem mittleren Fahrstreifen bei dreistreifigen bzw. auf dem linken Fahrstreifen bei zweistreifigen Richtungsfahrbahnen unterwegs seien. Als Auslöser für weitere LinksfahrerInnen wurden vor allem letztere betrachtet.

Die Interviewten waren einer Meinung, dass Linksfahren in Österreich nicht geahndet werde. Weder die TeilnehmerInnen selbst noch Personen aus deren Freundes- und Bekanntenkreis wären je wegen dieses Verkehrsdelikts ermahnt oder bestraft worden. *"Die Polizei glänzt mit Abwesenheit."* (FGI 2, männlich)

Es wurde aber auch erwähnt, dass es für die Exekutive sehr schwierig sei, Linksfahren strafrechtlich zu verfolgen, da es ein häufiges Phänomen sei und der/die VerursacherIn wahrscheinlich selten festgemacht werden könne.

4.1.2.1 Selbsteinschätzung – Bin ich selbst ein/e LinksfahrerIn?

Die FGI-TeilnehmerInnen bezeichneten sich selbst als disziplinierte RechtsfahrerInnen, in vielen Fällen seien sie jedoch gezwungen, selbst den linken Fahrstreifen über eine längere Dauer zu benutzen. *"Man wird gezwungen irgendwann "Englisch" zu fahren."* (FGI 2)

Als Gründe wurden häufig der zunehmende Lkw-Verkehr genannt, der meist auf dem rechten Fahrstreifen unterwegs sei und durch die geringen Abstände zwischen den Lkw

ein Wiedereinordnen unmöglich mache, Kolonnenverkehr auf der Stadtautobahn¹⁹ sowie Aus- und Auffahrten, vor denen man mitunter schon frühzeitig auf den linken Fahrstreifen wechsele, um nicht abgedrängt zu werden oder auffahrenden Fahrzeugen Platz zu machen *"... ich sehe die rechte Spur als Tangentiale, auf der man auf- und abfährt."* (FGI 2) In diesen Ausnahmesituationen fühle man sich aber nicht schuldig, wenn man links fahre, da man ein *"Teil des Ganzen"* sei.

Lediglich drei TeilnehmerInnen gestanden ein, gelegentlich den linken Fahrstreifen zu verwenden, weil sie es eilig hätten und schneller vorwärts kommen wollten oder wenn alleine auf der Autobahn, etwa nachts, gefahren werde und dadurch niemand gestört oder behindert werde.

4.1.2.2 Fremdeinschätzung – Wie oft fahren andere links?

Die FGI-TeilnehmerInnen waren sich einig, dass Linksfahren ein häufig vorkommendes Phänomen darstelle und es werde auf Österreichs Autobahnen permanent beobachtet. Mehrmals wurde erwähnt, dass es sich hierbei um ein "österreichisches Phänomen" handle und im Ausland z.B. in Deutschland oder Italien viel seltener vorkäme.

"In Deutschland finde ich, dass es besser funktioniert. Dadurch, dass man weiß, dass teilweise auf offenen Autobahnen die Geschwindigkeit wesentlich höher ist, schaut man automatisch, dass man rechts rein kommt... Mit den Italienern ist es ähnlich. Die sind hart aber fair. Da weiß jeder, der macht Platz, wenn einer hinten kommt." (FGI 1)

4.1.3 Auswirkungen des Linksfahrens

4.1.3.1 Emotionale Auswirkungen

Einige der TeilnehmerInnen gaben an, dass das Linksfahren anderer VerkehrsteilnehmerInnen bei ihnen Stress und Nervosität sowie Irritation verursache. Ein rasch heran-nahender "Drängler" könne dazu führen, dass man "im Schock" rasch rechts rüber ziehe und dabei ein anderes Fahrzeug abschieße. Bei einigen der Befragten entstünden Gefühle der Angst, nicht mehr "rausgelassen" zu werden, wenn sie sich einmal rechts eingeordnet haben, was in weiterer Folge dazu führe, dass sie den rechten Fahrstreifen eher meiden würden. Auch Ärgergefühle durch langsam dahinfahrende Linksfahrer wurden von den FahrerInnen genannt. Weitere Gefühlsäußerungen waren Aggression, Überforderung und Verminderung des Fahrkomforts durch die generelle Reduktion der

¹⁹ Verallgemeinerter Begriff für Autobahnabschnitte in oder nahe einem Ballungsraum.

Durchschnittsgeschwindigkeit. Das Nichteinhalten des Rechtsfahrgebots verursache unnötig Blockierung und Stau. Alles verlagere sich auf den linken Fahrstreifen.

Einige TeilnehmerInnen reagierten gelassen. Ein Fahrer meinte, es sei ihm "ziemlich egal", außer, wenn er es eilig habe, aber an sich rege er sich über solche AutofahrerInnen nicht auf. *"Irgendwo zwischen Gleichgültigkeit und minimaler Stress" (FGI 1)* schätzte ein Teilnehmer die emotionale Belastung ein.

4.1.3.2 Auswirkungen auf die Sicherheit und das Fahrverhalten

Als Auswirkungen auf die Sicherheit wurden allgemein die Gefährdung anderer sowie das Verleiten zum Rechtsüberholen und die damit verbundenen Risiken genannt. Diesbezüglich äußerten mehrere TeilnehmerInnen die Beobachtung, dass das Rechtsüberholen *"ärger exekutiert"* werde als das Linksfahren.

Zusätzlich wurde erwähnt, dass man durch LinksfahrerInnen aus seinem Rhythmus gebracht werde und mit erhöhter Konzentration fahren müsse. Gefährlich sei auch, dass man beim Überholen ein höheres Tempo wählen müsse, als man wolle. Man werde generell zum Slalom-Fahren und zu vielen zusätzlichen Handlungen gezwungen. *"Bei jedem Fahrstreifenwechsel mach ich den Spiegel-Spiegel-Schulter-Blick ... und muss zwei Mal zurückschauen, um nach ganz links zu kommen und zwei Mal zurückschauen, um ganz nach rechts zu kommen, um den Mittelfahrenden korrekt, gesetzestreu, zu überholen. Jedes Mal, wenn ich auch kurz zurückschaue, weiß ich nicht was vor mir passiert, das ist für mich persönlich ein Sicherheitsrisiko."* (FGI 1)

4.1.4 Ursachen für das Linksfahren

Die TeilnehmerInnen stellten eine Reihe von Hypothesen auf, die für das Linksfahren auf mehrstreifigen Autobahnen verantwortlich sein könnten:

- Verkehrssituation

Der zunehmende Lkw-Anteil auf Autobahnen hätte laut Meinung der TeilnehmerInnen dazu geführt, dass der rechte Fahrstreifen dem Schwerverkehr vorbehalten sei. Die praktizierten ("Sicherheits")Abstände zwischen den Lkw machen es zum Teil unmöglich, sich rechts einzuordnen. *"Das große Übel sind die geringen Lkw-Abstände"* (FGI 2). Generell werde das Nichteinhalten des Sicherheitsabstandes auch durch Pkw-FahrerInnen als Ursache für das Linksfahren angesehen.

- Infrastruktur

Die Anzahl der Fahrstreifen wird in Bezug auf die Ursache für das Linksfahren von den TeilnehmerInnen unterschiedlich bewertet. Manche gingen davon aus, dass das Phänomen Linksfahren auf zweistreifigen Richtungsfahrbahnen im Vergleich zu dreistreifigen häufiger zu beobachten sei, andere meinten, dass dies keinen Einfluss hätte. Einig war man sich darüber, dass das Phänomen auf Stadtautobahnen häufiger vorkomme als außerhalb der Ballungsräume.

- Rechtliche Situation

Die TeilnehmerInnen waren sich einig, dass man bei Missachtung des Rechtsfahrgebots keine, wie bei anderen Verkehrsdelikten, Sanktionierung zu befürchten habe. Auch das Nichteinhalten der Sicherheitsabstände, welches Linksfahren provoziere, ziehe laut Beobachtungen der TeilnehmerInnen selten rechtliche Konsequenzen nach sich.

- Information – Bewusstsein

Vielen AutofahrerInnen sei laut Aussagen der TeilnehmerInnen das Rechtsfahrgebot auf Autobahnen nicht bewusst. Mitunter gingen viele AutofahrerInnen davon aus, dass der rechte Fahrstreifen für den Lkw-Verkehr reserviert sei. *"Die rechte Fahrspur für die Lkw, die mittlere gehört mir und die linke ist dann zum Überholen."* (FGI 2)

Da es sich beim Linksfahren um ein häufig vorkommendes Phänomen handle, gelte auch das "Schäffchen Prinzip". *"Es machen eh alle anderen genauso."* (FGI 2)

Manche TeilnehmerInnen waren der Ansicht, dass der Grundstein des Linksfahrens bereits in der Fahrschule gelegt werde, da das Lehren des Rechtsfahrgebots keinen Schwerpunkt darstelle.

- Fahrzeug (Typ/Technische Ausstattung)

LenkerInnen von Autos einer hohen Motorleistung fahren laut Meinung der TeilnehmerInnen häufiger (ganz) links als andere. Bezüglich der technischen Ausstattung gab es unterschiedliche Ansichten. Die einen meinten, Navigationsgeräte, Abstandsregler (z.B. Adaptive Cruise Control) etc. würden Linksfahren begünstigen, andere sahen darin keine Ursache für vermehrtes Linksfahren. *"Ein Navi löst bei manchen sicher Sicherheitsgefühle aus, man fährt links, weil man unabhängig von Verkehrstafeln ist und nicht mehr rechts fahren muss, um diese nicht zu übersehen."* (FGI 1; Anmerkung: Teilnehmerin besaß selbst kein Navigationsgerät).

Generell gingen die TeilnehmerInnen aber davon aus, dass Assistenzsysteme die Bequemlichkeit des/der AutofahrerIn unterstützen und dadurch immer mehr Verantwortung auf technische Systeme übertragen werde.

- Individuelle Faktoren

Stresssituationen, Eile und Überlastung – mit der einen Hand telefonieren, mit der anderen das Navigationsgerät bedienen, zusätzlich noch Radio hören – wurden als mögliche Gründe für das Verharren auf dem linken Fahrstreifen erwähnt. Auch das Gefühl der Unsicherheit, die Angst vor einem Fahrstreifenwechsel und Unerfahrenheit, d.h. geringe (Autobahn)Fahrpraxis könne dazu führen, vor allem den mittleren Fahrstreifen über eine längere Dauer zu benutzen.

In vielen Fällen spiele laut Meinung der TeilnehmerInnen auch die Bequemlichkeit der AutofahrerInnen eine Rolle, wenn das Rechtsfahrgebot missachtet werde. *"Und die meisten Leute sind faul und die wollen sich am liebsten nicht bewegen, das heißt sie bleiben einfach auf ihrer Spur."* (FGI 1) Mitunter könne auch die Vertrautheit der Strecke, Routinefahrten, zum Linksfahren verleiten, da man genau wüsste, wann man abfahren müsse.

Die TeilnehmerInnen vertraten die Ansicht, dass Linksfahren ein vom Alter unabhängiges und eher männliches Phänomen sei. Es wurden mehrere Eigenschaften mit dem Linksfahrer verbunden:

- Der "Bequeme", der zu faul sei, einen Fahrstreifenwechsel vorzunehmen.
- Der "Unerfahrene und Unsichere", der sich nach einem Streifenwechsel nicht mehr einzuordnen getraue.
- Der "Egoist", dem es an Bereitschaft mangle, auf andere Rücksicht zu nehmen.
- Der auf Ansehen bedachte, der den rechten Fahrstreifen als "Verliererspur" für langsame Fahrzeuge betrachte.
- Der "Karrieretyp", der gewöhnt sei, sich durchzusetzen und sich über Gesetze hinwegzusetzen.
- Der "Lehrertyp", der sich nicht an das Rechtsfahrgebot halte, um andere zu maßregeln.

4.1.5 Maßnahmen gegen das Linksfahren

Die TeilnehmerInnen wurden in einer letzten Fragenrunde gebeten, sich Maßnahmen gegen das Linksfahren zu überlegen. Die vorgeschlagenen Maßnahmen können in fünf Bereiche unterteilt werden:

- Rechtliche Maßnahmen

Die TeilnehmerInnen waren sich einig, dass das Überwachen durch die Polizei und die Sanktionierung des Linksfahrens mit Geldstrafen einen gewünschten Lenkungseffekt mit sich bringen könne. Angemerkt wurde, dass es sich beim Linksfahren um einen dynamischen Prozess handle, der schwer nachzuvollziehen sei. Das Rechtsfahrgebot auf mehrstreifigen Richtungsfahrbahnen selbst wurde von den TeilnehmerInnen nicht hinterfragt, sondern als einzuhaltendes Gesetz angesehen.

- Bewusstseinsbildung

Die TeilnehmerInnen sahen es als wichtig an, gezielte Informationen über das Rechtsfahrgebot über Medienkampagnen und Fahrschulen sowie über Hinweisschilder auf Autobahnen zu vermitteln.

Bei den Bewusstseinskampagnen wurde darauf hingewiesen, dass sie auffallend, mitunter humorvoll und originell sein müssten, damit sie in den Köpfen der Leute hängen blieben. Interessant wäre auch, für Erwachsene eine Figur wie "Helmi" mit kabarettistischem Einschlag einzuführen, die auf sämtlichen Verkehrskampagnen wiederzufinden sein sollte. Die Kampagnen sollten in Medien veröffentlicht werden, die eine breite Auflage haben. Gerade bei dem Thema Linksfahren wäre es wichtig, zielgruppenspezifische Kampagnen zu entwickeln. Generell sollten die Kampagnen positiv ausgelegt sein. Nicht die Nachteile des Linksfahrens, sondern die Vorteile, die sich durch das Rechtsfahren ergeben (z.B. Erhöhung der Flüssigkeit des Verkehrs, weniger Stress) sollten hervorgehoben werden.

Informationsschilder auf Autobahnen, die auf das Rechtsfahrgebot hinweisen, wurden prinzipiell gut geheißen. Jedoch wurde angemerkt, dass Bodenmarkierungen besser wahrgenommen werden als Überkopftafeln und dass aufgrund der Informationsüberlastung Hinweisschilder nur dann Wirkung zeigen würden, wenn es vorher zu einem flächendeckenden Abbau der Verkehrsschilder käme.

- Ausbildung/Training

In Bezug auf die Ausbildung wurde von den TeilnehmerInnen erwähnt, dass in den Fahrschulen mehr Wert darauf gelegt werden sollte, das Rechtsfahrgebot und dessen Sinnhaftigkeit zu lehren und zu üben. Weiters erachteten mehrere TeilnehmerInnen es als zweckmäßig, vor allem für Lkw-FahrerInnen aber auch für Pkw-FahrerInnen Auffrischkurse hinsichtlich der Straßenverkehrsordnung anzubieten.

- Bauliche Maßnahmen

Bei den baulichen Maßnahmen wurde vorgeschlagen, den linken Fahrstreifen alle paar Kilometer verschwinden zu lassen oder schmaler zu gestalten als die anderen Fahrstreifen, damit er weniger genutzt werde.

- Wissenschaftliche Forschung

Die TeilnehmerInnen waren der Meinung, dass die Erforschung der genauen Ursachen für das Phänomen Linksfahren die Lösungsfindung erleichtern würde.

4.1.6 Zusammenfassung und Interpretation

Die Fokusgruppeninterviews konnten einen ersten Einblick zum "Phänomen Linksfahren" vermitteln. Folgende Punkte können zusammenfassend festgehalten werden:

- Linksfahren wird von den TeilnehmerInnen einheitlich als das Verhaften auf dem mittleren oder äußerst linken Fahrstreifen gesehen. Unterschieden werden "Raser", die mit hohem Tempo auf dem äußersten, linken Fahrstreifen unterwegs sind, und die sogenannten "MittelstreifenfahrerInnen", die aus verschiedenen Gründen zu lange auf dem/den mittleren verbleiben. Als problematisch für den Verkehrsfluss werden vor allem letztere angesehen.
- Linksfahren wird als Phänomen angesehen, das häufig vorkommt, aber vor allem von "den anderen" ausgeübt wird. Selbst will man nicht zu den LinksfahrerInnen gehören. In der Diskussion kommt aber immer wieder zum Ausdruck, dass die TeilnehmerInnen auch selbst durchaus längere Zeit auf dem linken Fahrstreifen verhaften. In vielen Fällen dürfte den AutofahrerInnen aber auch nicht bewusst sein, dass sie LinksfahrerInnen sind, da z.B. kein unmittelbares Feedback über die Regelübertretung erfolgt bzw. sie der Meinung sind, dass sie gar keine andere Möglichkeit haben, da der rechte Fahrstreifen durch den Lkw-Verkehr belegt ist (vgl. dazu auch Kap. 3.5.3).
- Das Linksfahren wird laut Meinung der TeilnehmerInnen praktisch nicht sanktioniert. Betrachtet man das z.B. Regelmodell von Schlag et al. 2012 (Kap. 3.5.9), so ist für die verbesserte Regelbefolgung eine Abschreckung (z.B. durch Sanktionierung) oder eine intensive Aufklärung notwendig.
- Die Probleme, die sich durch das Linksfahren ergeben, reichen laut Meinung der TeilnehmerInnen von einer Gefährdung der eigenen Sicherheit, über Staubildung und den damit verbunden volkswirtschaftlichen Folgen, bis zur emotionalen Belastung, die sich durch erhöhten Stress, Nervosität, Ärger und Aggression äußere.

- Die Ursachen für das Linksfahren scheinen vielschichtig zu sein: der zunehmende Lkw-Verkehr, der den rechten Fahrstreifen für sich beansprucht, der Faktor Mensch mit seinen Eigenschaften und Bedürfnissen, die mangelnde Informationen über das Rechtsfahrgebot bereits in der Ausbildung, die gesellschaftliche Entwicklung, Verantwortung für die eigentliche Fahraufgabe an technische Systeme abzugeben sowie die Beobachtung und Erfahrung der AutofahrerInnen, wonach beharrliches Linksfahren nicht als Verkehrsdelikt geahndet werde.
- Maßnahmen gegen das Linksfahren müssten auf unterschiedlichen Ebenen ansetzen. Einerseits seien rechtliche Schritte notwendig – Linksfahren müsse durch eine vermehrte Überwachung und Sanktionierung als verbotene Handlung angesehen werden – andererseits sei Aufklärungsarbeit wichtig, um ein Bewusstsein zu schaffen, dass das Linksfahren eine Reihe von zum Teil gravierenden Problemen (z.B. Gefährdung anderer) verursache.

4.2 ExpertInnenfokusgruppe

Das Expertenfokusgruppeninterview (kurz: ExpertInnenfokusgruppe) fand am 10.09.2012 in den Räumlichkeiten des Instituts für Verkehrswesen der BOKU Wien statt. Es dauerte drei Stunden. Bei der Auswahl der TeilnehmerInnen wurde versucht, möglichst viele Fachbereiche mit Themenbezug abzudecken, sodass alle potentiell relevanten Aspekte im Zusammenhang mit dem "Phänomen Linksfahren" berücksichtigt werden konnten. Zur gedanklichen Einstimmung waren die ExpertInnen längere Zeit zuvor individuell über die Projektintention informiert und auch aufgefordert worden, aus ihrem Fachbereich objektives Material zur Thematik (so vorhanden) vorzubereiten.

Neben fünf VertreterInnen des Projektteams nahmen elf ExpertInnen von folgenden Institutionen teil:

- ASFINAG, Abt. Technische Koordination sowie Abt. Verkehrsmanagement
- AUVA, Abt. Unfallverhütung und Berufskrankheitenbekämpfung (HUB)
- BMVIT, Abt. IV/ST 1 Planung und Umwelt
- Exekutive NÖ, NÖ-Landespolizeikommando – Verkehrsabteilung sowie Autobahnpolizeiinspektion Krems an der Donau
- FSV - AG Planung und Verkehrssicherheit
- Fahrschule easy drivers, Tulln
- Institut Vorrang - Verein zur Förderung von Arbeits- und Verkehrssicherheit
- NÖ-Bezirkshauptmannschaft, BH Wien-Umgebung (Klosterneuburg)
- nast consulting (ZT GmbH f. Verkehr-, Umwelt- u. Infrastrukturplanung)

Eine grobe Zuordnung der Fachkompetenzen aller Anwesenden (6 Frauen und 10 Männer) ist in Tab. 4-1 zusammengestellt.

Tab. 4-1: Fachkompetenzen in der ExpertInnenfokusgruppe

Fachkompetenz	geladene ExpertInnen											Teammitglieder				
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	1	2	3	4	5
Autofahrervertretung												x				
Fahrausbildung								x		x						
Straßen- und Verkehrsplanung	x	x		x			x				x				x	x
Verkehrsmanagement	x			x												
Verkehrspsychologie									x				x	x		
Verkehrsrecht										x		x				
Verkehrssicherheit		x	x				x									x
Verkehrsüberwachung					x	x										

Die wesentlichen Aussagen in der ExpertInnengruppe wurden vor Ort mitprotokolliert und zusätzlich die gesamte Diskussion auf Tonband aufgezeichnet. Moderiert wurde die Diskussion von einem Mitglied des Projektteams.

Analog zu den LenkerInnenfokusgruppen wurde auch die ExpertInnenfokusgruppe anhand eines Leitfadens, akkordiert mit jenem der LenkerInnen-Fokusgruppen, geführt. Der Leitfaden gliederte sich in eine Vorstellungsrunde, inklusive einer kurzen Präsentation zur Einführung in das Forschungsvorhaben, und drei inhaltliche Diskussionsblöcke:

- Objektive Problemanalyse - Fakten im Zusammenhang mit Linksfahren,
- Eingrenzung möglicher Ursachen (Wo? Warum? Wer?),
- Sammeln und diskutieren denkbarer Maßnahmen gegen das Linksfahren.

Die nachfolgenden Kapitel spiegeln diese inhaltlichen Blöcke wider, nicht aber die chronologische Abfolge innerhalb der Diskussionsteile.

4.2.1 Fakten im Zusammenhang mit Linksfahren

In diesem ersten Fragenblock wurden die ExpertInnen aufgerufen, sachdienliche Fakten und Wahrnehmungen aus ihren jeweiligen Fachgebieten einzubringen. Diese spiegeln neben objektiven Daten auch die langjährige Einschätzung der Sachlage wider – d.h. sind zum Teil natürlich auch etwas subjektiv gefärbt und ohne empirische Belege.

4.2.1.1 Ausgangslage und Beweggründe für das Forschungsprojekt

Die rechtliche Basis für das Rechtsfahrgebot ist in §7 StVO *Allgemeine Fahrordnung* verankert (sh. Kap. 3.1.2). Grundsätzlich besteht auf mehrstreifigen Richtungsfahrbahnen

außerhalb des Ortsgebiets keine freie Fahrstreifenwahl. Soweit zumutbar, ist der jeweils möglichst rechte Fahrstreifen zu verwenden. Dies gilt auch auf Autobahnen (nicht aber Autostraßen) in oder nahe einem Ballungsraum. Diese werden zwar von LenkerInnen oft als "Stadtautobahnen" mit vermeintlich anderen Bedingungen wahrgenommen, rechtlich handelt es sich aber stets um Freilandstraßen. Auch fehlende Behinderung oder Gefährdung anderer VerkehrsteilnehmerInnen, wenn z.B. keine anderen Fahrzeuge in der Nähe sind, entbinden nicht vom Rechtsfahrgebot. Eine "genormte", messbare Angabe, ab wann ein Verkehrsteilnehmer widerrechtlich "links fährt" – z.B. in Form einer metrischen Distanz bis zum nächsten zu überholenden Fahrzeug oder der Zeit bis zu dessen Erreichen – gibt es jedoch nicht. Die Bestimmungen zum Nebeneinanderfahren bilden eine Fallgruppe, die das Linksfahren über das rechts Vorbeibewegen legitimiert. Die jüngste Ausweitung des Vertrauensgrundsatzes in 23. StVO-Novelle (20.05.2011), wonach die Teilnahme am Straßenverkehr auch *<ständige Vorsicht und gegenseitige Rücksichtnahme>* erfordert, könnte zur Stärkung des Rechtsfahrgebots führen.

Die Projektidee resultierte aus der Tatsache, dass das "Phänomen Linksfahren" im Sinne von offenkundigen Verstößen gegen das Rechtsfahrgebot im praktischen Verkehrsablauf offenbar intensiv wahrgenommen wird. So werden im Kundenzentrum der ASFINAG immer wieder diesbezügliche Anfragen bzw. Beschwerden von VerkehrsteilnehmerInnen aufgenommen, die sich durch LinksfahrerInnen behindert fühlen. Die Anzahl dieser Anfragen hat in den letzten Jahren zugenommen. Da das Kundenzentrum ausgebaut wurde und für AutofahrerInnen nun niederschwelliger erreichbar ist, muss dies jedoch nicht bedeuten, dass auch die Häufigkeit von Verstößen gegen das Rechtsfahrgebot über die Jahre zugenommen hat.

Generell ist zu vermuten, dass sich Linksfahren negativ auf den Verkehrsfluss und die Verkehrssicherheit auswirkt. Objektiv mit Zahlen fassbar ist dies jedoch nicht. So ist z.B. Linksfahren keineswegs je als unmittelbare Unfallursache in Unfallakten vermerkt, auch wenn es, gegebenenfalls indirekt, ein Grund am Zustandekommen des Unfalls war.

Das "Phänomen Linksfahren" tritt dem Dafürhalten der ASFINAG entsprechend weit verbreitet auf unseren Autobahnen auf, konkretes Wissen über dieses Phänomen selbst und auch darüber, wie man ihm begegnen kann, ist jedoch kaum vorhanden. So sind beispielsweise an der A1 West Autobahn Tafeln angeordnet, welche an die Einhaltung des Rechtsfahrgebots erinnern sollen (Abb. 4-1); ob sie wirken, weiß man allerdings nicht.

Abb. 4-1: Tafel zur Erinnerung an das Rechtsfahrgebot, angeordnet an der A1 West Autobahn, RFB Salzburg (km 177,275 und km 182,220) sowie RFB Wien (km 192,545 und km 181,835)



4.2.1.2 Überwachung des Rechtsfahrgebots

Die Überwachung des Rechtsfahrgebots durch die Exekutive erfolgt bei Streifenfahrten, zum Teil bei Fahrten mit Einsatzfahrzeugen, vorwiegend aber mit Fahrzeugen der Zivilstreife. Eine Überwachung von außen (z.B. von Brücken herab) erfolgt in der Regel nicht. Der eindeutige Nachweis eines Verstoßes sei hier kaum möglich und auch die Identifizierung der Kennzeichen sei schwierig.

Technische Einrichtungen für eine Automatisierung der Überwachung speziell des Rechtsfahrgebots gibt es keine. Bis zur 22. StVO Novelle (25.3.2009) wurde die technische Abstandsmessung genutzt, um – quasi als Nebenprodukt – auch andere Verstöße zu überwachen, darunter das Linksfahren. Seit der Novelle ist dies jedoch gemäß § 98c untersagt.

Die Ahndung des Linksfahrens unterliege den Erfahrungen der Beamten vor Ort. Geahndet werden jene Fälle, bei welchen es sich unzweifelhaft um Verstöße gegen das Rechtsfahrgebot handle, d.h. der/die LinksfahrerIn müsse schon lange links fahren, damit er von der Exekutive angehalten wird. Die betroffenen LenkerInnen seien in der Regel nicht einsichtig bzw. zeigten kaum Deliktbewusstsein. Sehr oft begründen sie ihr Fehlverhalten damit, dass:

- ihr Linksfahren keine Behinderung oder gar Gefährdung für die anderen VerkehrsteilnehmerInnen darstelle,
- und dies insbesondere, wenn sie mit der zulässigen Höchstgeschwindigkeit unterwegs sind, da sie definitionsgemäß dann niemanden behindern könnten, da niemand schneller fahren dürfe,
- der rechte Streifen den Lkw "gehöre", die sie ohnehin bald wieder überholen müssen,

- sie den zweiten Fahrstreifen benutzten, weil das Fahrstreifenwechseln andernfalls Aufwand/Probleme verursachen könnte.

Von Jänner bis August 2012 kam es in ganz Niederösterreich bis zu etwa 3.500 Amtshandlungen wegen Nichtbeachtung des Rechtsfahrgebots (davon rund 2.000 Strafanzeigen, vorwiegend Anonymverfügungen, und der Rest Organstrafverfügungen). Die zusätzliche Anzahl an Abmahnungen wegen Linksfahrens dürfte etwa in der Größenordnung jener von Organstrafverfügungen liegen.

4.2.1.3 Sanktionierung der Missachtung des Rechtsfahrgebots

Das Strafausmaß beträgt bei einem Organmandat € 20,- und bei einer Anonymverfügung € 40,-. Wird sie nicht bezahlt, steigt das Strafausmaß auf € 50,-. Anzeigen werden über das elektronische Zahlungsaufforderungssystem verschickt und die Verkehrsdelikte liegen nicht als Akt auf. Kommt es allerdings zu einem Einspruch gegen die Anzeige, wird ein Akt angelegt. Jede Sanktionierung des Linksfahrens bleibt eine Einzelfallentscheidung und ist ein Fall der Beweisführung. Geahndet werden nur jene Fälle, die den Tatbestand Linksfahren respektive Nichteinhaltung des Rechtsfahrgebots sicher erfüllen und beweisbar sind. Unsichere oder strittige Fälle, die beeinsprucht werden könnten, kommen in der Regel nicht zur Anzeige.

Für die (überwiegend zweistreifigen) Richtungsfahrbahnen im Wirkungsbereich der BH Wien-Umgebung (Klosterneuburg), A4 Wien bis Schwechat, A1 Wien bis Pressbaum und A22 nahe Wien, wurden von Jänner 2010 bis September 2012 66 Anzeigen wegen Nichtbeachtung des Rechtsfahrgebots ausgestellt. Das sind rund 20 bis 25 Anzeigen pro Jahr, was im Vergleich zu den anderen Verkehrsdelikten ein verschwindend geringer Anteil ist. Gegen fünf davon gab es Einsprüche. Dieser Anteil von 8% Einsprüchen ist im Vergleich zu anderen Verkehrsdelikten eher gering, zumindest nicht auffallend.

Den Einsprüchen lagen sinngemäß folgende vier Argumente zugrunde:

- es sei Kolonnenfahrt gewesen,
- es habe sich um ein Versehen gehandelt,
- der rechte Fahrstreifen sei schlecht vom Schnee geräumt gewesen,
- die Lenkerin sah weiter vorne einen Lkw; da sie mit der zulässigen Höchstgeschwindigkeit unterwegs war und somit per se keine Behinderung anderer VerkehrsteilnehmerInnen darstellen konnte, hätte sie den Fahrstreifenwechsel als "sinnlos" empfunden.

4.2.1.4 Rechtsfahrgebot in der Fahrausbildung

Die Ausbildungszeit umfasst 32 Theoriestunden, wobei ein großer Teil des Grundwissens mittels Bildern vermittelt wird. Im Vergleich zu früher, wo bis zu 80 Stunden vorgesehen waren, verbleibt wesentlich weniger Zeit für die theoretische Fahrausbildung. Generell wird auch der zunehmende Verzicht auf das Rechnen mit einfachen Formeln beklagt (z.B. zur Wahl des Tiefenabstands), wodurch den FahrschülerInnen mehr und mehr die Möglichkeit zum selbstständigen Schätzen genommen wird.

Im Rahmen der praktischen Ausbildung ist eine Autobahnfahrt verpflichtend vorgeschrieben. Aufgrund der hohen Verkehrsmengen auf Abschnitten im städtischen Großraum stelle sich die Frage nach der Fahrstreifenwahl im Zusammenhang mit dem Rechtsfahrgebot jedoch oft nicht. In ländlichen Gebieten sind nicht selten erhebliche Anfahrtswege bis zum Erreichen einer Autobahn erforderlich. Die Autobahnfahrt selbst erfolge oft bei schwachem Verkehr, sodass auch hier das Linksfahren kaum je als Problem von FahrschülerInnen wahrgenommen würde.

Bei der theoretischen Prüfung wird die Kenntnis des Rechtsfahrgebots auf Richtungsfahrbahnen von Freilandstraßen nicht überprüft. Im verpflichtenden Fragenkatalog gibt es hierzu keine Frage. Durch die Prüfungsart des passiven Erkennens richtiger Antwortkombinationen (multiple choice) sei auch ein Hinterfragen von Lehrinhalten nicht möglich. *"Das Wissen, das die FahrschülerInnen heute erwerben, ist nur kurzfristig angelegt."*

Bei der praktischen Fahrprüfung zeigt sich, dass die Prüflinge grundsätzlich fast ausnahmslos rechts fahren.

4.2.1.5 Linksfahren und Verkehrssicherheit

Wie bereits erwähnt, sind konkrete Auswirkungen auf das Unfallgeschehen infolge Linksfahrens nicht belegt. *"Aus den normalen Unfallstatistiken können wir das Phänomen Linksfahren nicht greifen."* Auch belegte Zusammenhänge zwischen Unfallgeschehen und Linksfahren aufgrund zu früh erfolgreichem Einordnen bei Autobahnknoten mit Linksausfahrten sind keine bekannt.

Einhellig wird von den ExpertInnen jedoch vermutet, dass sich der Verstoß gegen das Rechtsfahrgebot indirekt sehr wohl negativ auf die Verkehrssicherheit auswirke, z.B. dass sich Unfälle beim Rechtsüberholen, Auffahrunfälle oder Unfälle beim Fahrstreifenwechsel infolge zu geringer Tiefenabstände, welche durch LinksfahrerInnen "provoziert" werden,

ereigneten. Auch Unfälle in Knotenbereichen, die zumindest indirekt im Zusammenhang mit LinksfahrerInnen stehen, würde es geben.

4.2.1.6 Linksfahren und Straßengestaltung

In der modernen Planung ist bei Fahrstreifenreduktionen auf der freien Strecke (z.B. von drei auf zwei Richtungsfahrstreifen) der linke Fahrstreifen abzubauen bzw. sind die linken zusammenzuführen. Bei Autobahnknoten sind Linksausfahrten zu vermeiden. Ebenso soll keine Reduktion des rechten Fahrstreifens erfolgen, d.h. der rechte Fahrstreifen soll nicht in eine Ausfahrtsrampe nach rechts übergehen. Vielmehr sollen Fahrzeuge nach rechts ausfädeln müssen, um die durchgehende Fahrbahn der Autobahn zu verlassen. Der rechte Fahrstreifen bleibt auf diese Weise durchgängig erhalten. Damit wird den (in der Regel langsameren) Fahrzeugen ein Wechsel von diesem Fahrstreifen nach links erspart und Probleme, die sich ansonsten beim Abbau des rechten Fahrstreifens ergäben, werden vermieden. Dies sind die einzigen Vorgaben, die für den Entwurf von Autobahnabschnitten bzw. deren Querschnittsgestaltung zumindest indirekt Bezug auf das Rechtsfahrgebot nehmen.

Allerdings gibt es etliche, meist aus wirtschaftlichen Gründen so gebaute Beispiele im hochrangigen Straßennetz, welche diese Bedingungen nicht erfüllen. Diese "Altlasten" erzeugen immer wieder Probleme hinsichtlich der Einhaltung des Rechtsfahrgebots, da sich VerkehrsteilnehmerInnen häufig

- viel zu früh auf dem "Abbiegestreifen" nach links einordnen, der jedoch noch längst keiner ist, oder
- vom rechten Fahrstreifen nach links wechseln, noch lange bevor dessen Reduktion erfolgt.

Auch Linkseinbindungen, nach welchen die verflechtenden Fahrzeuge in der Folge nach rechts wechseln müssen, kommen aus baulichen Gründen vor.

Auf den Datenblättern zur inzwischen auf A- und S-Straßen regelmäßig durchgeführten Road Safety Inspection ist das Rechtsfahrgebot oder ähnliches nicht enthalten bzw. findet keine Berücksichtigung. *"Aus Sicht der Verkehrsplanung spielt dieses Problem keine Rolle."*

Hinsichtlich des Querschnitts von Richtungsfahrbahnen (ihrer Fahrstreifenanzahl) wird angeführt, dass das Phänomen Linksfahren im zweistreifigen Bereich weniger häufig auftritt als im drei- oder mehrstreifigen Bereich.

4.2.2 Ursachen für das Linksfahren

Der zweite Themenkomplex beschäftigte sich mit der Eingrenzung möglicher Ursachen. Wer hält sich wo und warum nicht an das Rechtsfahrgebot? Dazu nannten die ExpertInnen eine Reihe von Gründen, die ihrer Einschätzung nach für das Linksfahren auf mehrstreifigen Richtungsfahrbahnen verantwortlich sind. Anzumerken ist, dass ursprünglich die gemeinschaftliche Entwicklung einer tabellarischen Auflistung des Wer / Wo / Warum angestrebt war. Dies erwies sich jedoch im Zuge der Diskussion als nicht umsetzbar:

Zum einen wurde rasch klar, dass für das *Warum* mannigfach Ursachen gesehen werden, die sehr oft nicht trennscharf voneinander "abgrenzbar" sind bzw. ineinander übergehen (z.B. Unaufmerksamkeit versus Gedankenlosigkeit).

Hinsichtlich des *Wer* herrschte zum anderen die einhellige Meinung, dass es im Wesentlichen die subjektive Erfahrung im Umgang mit Autobahnfahrten sei, welche als individuelle Eigenschaft den größten Einfluss habe. Jedoch lassen sich auch darauf nur recht wenige Gründe einigermaßen zweifelsfrei zurückführen. So handle es sich bei jenen, die auf dem Überholstreifen dicht auffahren, um sich "freie Bahn" zu schaffen ("Linksdrängler") vorwiegend um Personen, welche sich als routinierte AutobahnfahrerInnen empfinden. Am anderen Ende der Skala dürfte Überforderung eine der wenigen Ursachen innerhalb der großen Gruppe derjenigen darstellen, die "nicht rechts fahren", obwohl sie es müssten ("Linksbremser"), die eindeutig auf mangelnde Routine zurückgeführt werden könne.

Beim *Wo* zeichnen sich vor allem folgende Unterscheidungen ab:

- 2-streifige versus 3- oder mehrstreifige Richtungsfahrbahnen;
- Abschnitte in/um Ballungsräume versus Überlandabschnitte, vor allem hinsichtlich der Unterschiede ihrer Verkehrsmengen und wie auch der Anschlussstellendichte;
- Knotenbereiche versus freie Streckenabschnitte.

Nachfolgend sind die wesentlichsten behandelten Gründe, die von den ExpertInnen als wahrscheinliche Gründe für das Linksdrängeln oder Linksbremsen genannt wurden, zusammengefasst.

4.2.2.1 Unwissenheit – Unkenntnis der Regel

Unwissenheit in Form der grundsätzlichen Unkenntnis des Rechtsfahrgebots, also in Form der fälschlichen Meinung, dass auf Richtungsfahrbahnen im Freiland generell völlig

freie Fahrstreifenwahl herrsche, wird nicht unterstellt. Unwissenheit über die entsprechenden Bestimmungen im konkreten und vor allem über deren Auslegung wird jedoch als ein wesentlicher Beweggrund für das Linksfahren geortet:

- Die *Zumutbarkeit* sei äußerst schwer fassbar und könne subjektiv sehr unterschiedlich ausgelegt werden. Insbesondere in Verbindung mit anderen situativen Gründen dürfte sie immer wieder zu eigenen Gunsten ausgelegt werden. So würde z.B. der Wechsel auf den rechten Fahrstreifen durchaus subjektiv als "unzumutbar" eingestuft werden, wenn unklar scheint, ob ein späteres Zurückwechseln nach links ohne nennenswerte Geschwindigkeitsreduktion möglich sein wird.
- Viele LenkerInnen dürften davon ausgehen, dass das Linksfahren dann rechtlich in Ordnung sei, wenn sie dabei *niemanden behindern*. Dies schließt die Exekutive aus dem oftmals völlig fehlenden Deliktbewusstsein angehaltener AutofahrerInnen, wenn sie ihr Linksfahren damit begründen, dass sie ja niemanden behindert hätten.
- Wenn LenkerInnen aus *Rücksichtnahme* vor Auffahrten bei Anschlussstellen nach links wechseln, erst recht, wenn kein "realer" Grund in Form von einfahrenden Fahrzeugen vorliegt, verstößt dies gegen das Rechtsfahrgebot, insbesondere wenn dies bereits weit vor der Auffahrt erfolgt.
- In ähnlicher Weise zu beurteilen ist das *zu frühe Linkseinordnen* vor Knotenbereichen, um z.B., wie die ExpertInnen vermuten, ein nicht beabsichtigtes Rechtsausfahren mit Sicherheit ausschließen zu können.

4.2.2.2 Unsicherheit – Überforderung – Stress

Unsicherheit und Überforderung stehen in engem Zusammenhang. Ist jemand von vorn herein unsicher, kann das Erfordernis zum Setzen einer Aktion in Überforderung und Stress münden. Wenn z.B. junge LenkerInnen mit wenig Fahrerfahrung noch unsicher beim Umgang mit dem Fahrzeug seien oder Personen weit ab von Autobahnen wohnten und/oder wenig Autobahnroutine aufweisen, scheinen sie von Fahrstreifenwechseln, insbesondere auf mehrstreifigen Richtungsfahrbahnen bei höheren Verkehrsmengen, rasch überfordert. Bevorstehende Fahrstreifenwechsel bereiten Sorge, sind anstrengend und können mitunter zu stressartigen Zuständen führen. *"Das Alter der LenkerInnen ist eher sekundär, wichtiger ist die Fahrpraxis auf Autobahnen"*.

Etwas anders stellt sich die Situation dar, wenn die Unsicherheit besteht, hinter einem langsamen Lkw auf dem rechten Fahrstreifen "zu verhungern", d.h. nicht mehr zeitgerecht

nach links wechseln zu können und zu Bremsmanövern gezwungen zu sein. Diese Form der Unsicherheit sei sehr wohl auch bei routinierteren LenkerInnen anzutreffen. In der Folge bleibe man links (*"und nimmt allenfalls das schlechte Gewissen in Kauf"*).

4.2.2.3 Bequemlichkeit (Ablenkung – Unaufmerksamkeit – Gedankenlosigkeit – Müdigkeit)

Vor allem bei längeren Fahrten oder auch nach vorherigen Anstrengungen nimmt die Müdigkeit zu bzw. reduziert sich der Grad der Aufmerksamkeit. Aktive Bewegungsplanung in Form von vorausschauendem Fahren weicht zusehends einem reaktiven Handeln, wo Fahrmanöver, und damit auch Fahrstreifenwechsel, vermehrt nur gesetzt werden, wenn sie tatsächlich als notwendig wahrgenommen werden. Ebenso wird Ablenkung durch Telefonieren, Betätigen von technischen Geräten (Radio, usw.) als eine der Ursachen für Unaufmerksamkeit gesehen. Ablenkung durch großformatige Werbeflächen seitlich der Autobahntrassen und gegebenenfalls eine Überladung der Autobahnen mit Verkehrszeichen und Hinweistafeln wird ebenfalls vermutet.

"Man bleibt sicherheitshalber, ohne viel darüber nachzudenken, in der Mitte." Gleich, was im Einzelnen die Gründe sind, warum sich LenkerInnen die "Arbeit" eines Fahrstreifenwechsels ersparen, kann man dieses Verhalten unter dem Begriff der "Bequemlichkeit" subsumieren. Als starkes Indiz für diese Form des "gedankenlosen" Linksfahrens wird eingestuft, wenn – wie häufig zu beobachten – "Mittelstreifenkleber" erst dann auf den rechten Fahrstreifen wechseln, wenn der dritte Fahrstreifen abgebaut wird. Offenbar beginnt das Deliktbewusstsein erst in dem Augenblick, wo man sich plötzlich auf dem äußerst linken (Überhol)Fahrstreifen befindet und zur subjektiv eindeutigen Behinderung nachfolgender, schneller fahrender Fahrzeuge wird.

4.2.2.4 Ortsunkundigkeit

Für ortsunkundige FahrerInnen (auf solche kann man häufig bei Fahrzeugen mit fremdstaatlichen Kennzeichen schließen) kann im Bereich von Knoten und Anschlussstellen die Routenfindung und damit verbunden die Wahl des richtigen Fahrstreifens eine Herausforderung darstellen. Wenn die vorhandene (für AusländerInnen gegebenenfalls fremdsprachige und ungewohnte) Hinweisbeschilderung hier nicht die gewünschte Sicherheit bringt, reagieren manche möglicherweise damit, bereits frühzeitig einen mittleren Fahrstreifen zu verwenden, weil dieser die größte Entscheidungsfreiheit offen lässt.

4.2.2.5 Rücksichtnahme (in Knotenbereichen)

Im Bereich von Auffahrten auf die Autobahn wird häufig – vermutlich vor allem von LenkerInnen mit einem gewissen Maß an Fahroutine – auf einen Fahrstreifen weiter links gewechselt. Fahrzeugen auf dem Beschleunigungsstreifen wird auf diese Weise das Einfädeln auf den rechten Fahrstreifen erleichtert. Dies erfolgt aus einer gewissen Rücksichtnahme auf andere LenkerInnen. Sehr wohl aber darf hier auch Eigennutzen im Sinne eines "bequemen" Fahrens mit konstanter Geschwindigkeit unterstellt werden, vor allem dann, wenn dies "sicherheitshalber" (es *könnten* ja Fahrzeuge von der Auffahrtsrampe kommen) recht früh erfolgt.

4.2.2.6 Absicht (Drängeln – Belehrung)

Für freie Streckenabschnitte weit außerhalb von Ballungsräumen wird, weitgehend unabhängig von der Verkehrsmenge, vermutet, dass das Fahren mit hohen Geschwindigkeiten zur Einstellung führen kann, *"dass ich links bleiben darf, weil ich ohnehin so viel schneller bin als die anderen."* Es würde also mit Absicht über längere Strecken hinweg auf dem linken Fahrstreifen gefahren. Beim Auflaufen auf langsamere Fahrzeuge wird, wie oft zu beobachten, dicht aufgefahren und gegebenenfalls die Lichthupe benutzt. Diese Gruppe absichtlicher LinksfahrerInnen beschreiben typischer Weise die bereits erwähnten "Linksdrängler".

Es scheint LenkerInnen zu geben, die mit zulässiger Höchstgeschwindigkeit unterwegs sind und absichtlich auf dem linken Fahrstreifen verharren. Andere, schneller fahrende sollten am Überholen gehindert werden, um diesen "Dränglern" vor Augen zu führen, dass sie die zulässige Höchstgeschwindigkeit überschreiten. Rechtlich gilt das Rechtsfahrgebot, wie bereits mehrfach ausgeführt, unabhängig von Behinderung bzw. unabhängig von der Fahrgeschwindigkeit nachfolgender Fahrzeuge. *"Stures, belehrendes Fahren hält rechtlich nicht stand."*

4.2.2.7 Verkehrsmenge – Lage zum Ballungsraum

Bei hohen Verkehrsmengen verringere sich die Bereitschaft zum Rechtsfahren. Hier wird jedoch zugestanden, dass die Grenze, wann das Rechtsfahrgebot (noch) gilt oder ab wann es sich (schon) um Nebeneinanderfahren handelt, fließend sein kann.

Eine deutlich erhöhte Tendenz zum Linksfahren wird zudem im Bereich von Ballungsräumen geortet, vor allem in den Großräumen Wien, Linz und Salzburg, wobei hier der direkte Zusammenhang zu den dort häufiger vorhandenen hohen Verkehrsmengen gege-

ben ist. Daneben wird aber auch ein starker Zusammenhang zu den dort auf 100 km/h oder auch 80 km/h reduzierten Tempolimits unterstellt. Die daraus resultierende Homogenisierung des Geschwindigkeitsniveaus bzw. die geringeren Geschwindigkeitsdifferenzen zwischen den Fahrstreifen reduziere das ohnehin nur mäßig vorhandene Deliktbewusstsein beim Linksfahren weiter. Die Möglichkeit, dass LenkerInnen auch bei geringen Verkehrsmengen hier von "freier Fahrstreifenwahl" ausgehen, wird keineswegs ausgeschlossen. Es wird aber sehr wohl geäußert, dass Linksfahren auch auf Abschnitten mit Charakteristik einer "Stadtautobahn" störend wirken könne. In diesem Zusammenhang wurde auch daran erinnert, dass es städtische „Autostraßen“ gibt, auf denen mangels Eigenschaft als Freilandstraße die Berechtigung zur freien Wahl des Fahrstreifens besteht (z.B. Wien, B227 Donaukanal-Straße).

4.2.2.8 Fahrbahnzustand

Der rechte Fahrstreifen ist im Normalfall stärker durch Schwerfahrzeuge beansprucht als die anderen, wodurch auch sein Belag einen schlechteren Zustand (Unebenheiten, Spurrinnen) aufweisen kann. Auch wenn keine Daten vorliegen, die einen Zusammenhang zwischen einem schlechten Fahrbahnzustand des rechten Fahrstreifens und dem Nichtbefolgen des Rechtsfahrgebots belegen, wird mit dem Argument "*Wenn es rumpelt, fährt man woanders*" die Möglichkeit eines solchen Zusammenhangs in den Raum gestellt.

4.2.2.9 Wetter

Die Querneigung von mehrstreifigen Richtungsfahrbahnen ist in Fahrtrichtung gesehen häufig nach außen orientiert, wodurch es bei Niederschlag zu vermehrter Wasseransammlung auf dem rechten Fahrstreifen kommen kann. Ist dort der Wasserabfluss, z.B. wegen Spurrinnen, schlechter als auf dem (den) anderen, wird verstärktes Linksfahren vermutet, weil die FahrerInnen den Widrigkeiten auszuweichen versuchen (siehe dazu auch den vorigen Abschnitt). Sehr schlüssig wird auch argumentiert, dass sich bei Regenwetter die Zumutbarkeit für das Rechtsfahren ändere, weil durch die Sprühfahnenbildung mehr Platz zum Einordnen bei Fahrstreifenwechseln erforderlich sei.

Der in Kap. 4.2.1.3 angeführten Einwendung, das Rechtsfahrgebot habe nicht befolgt werden können, weil der rechte Fahrstreifen schlechter vom Schnee geräumt gewesen sei, wurde mit der Begründung widersprochen, dass der Lenker sein Fahrverhalten den Witterungsverhältnissen hätte anpassen müssen.

4.2.2.10 Navigationsgerät, andere Geräte

Die Aufforderung von Navigationsgeräten "Halten Sie sich links" könnte möglicherweise zum Linksfahren verleiten. Erfahrungen dazu sind jedoch nicht bekannt. Von anderen Fahrerassistenzsystemen, wie dem Tempomat, wird kein Zusammenhang zum Linksfahren angenommen.

4.2.2.11 Persönliche Einstellung

Die Einstellung, beim rechten Fahrstreifen handle es sich um jenen, auf dem nur "Verlierer" unterwegs sind, könnte ein Grund sein, warum Personen diesen aus Prinzip nicht benutzen. Bei solchen handelt mit hoher Wahrscheinlichkeit um generell fahrauffällige FahrerInnen (im negativen Sinn) oder um solche mit gegebenenfalls anderem kulturellen Hintergrund.

Ein empfundenes Sicherheitsgefühl könnte eine (Mit)Ursache dafür sein, dass Personen mit besonders hohem Sicherheitsbedürfnis den mittleren Fahrstreifen bei Dunkelheit oder anderweitig beeinträchtigten Sichtbedingungen durchgängig benutzen.

4.2.3 Maßnahmen gegen das Linksfahren

Die ExpertInnen waren aufgerufen, auf vorbereitete Karten zeitgleich und jeweils für sich, unabhängig voneinander, drei vorstellbare Maßnahmen gegen das Linksfahren zu notieren. Eine Vorgabe dabei war, bei den Maßnahmen nicht auch gleich an allfällige Umsetzungshemmnisse zu denken. Damit sollte ein möglichst offenes Herangehen an die Problemstellung erreicht werden. Vor allem galt es zu vermeiden, dass Maßnahmen gar nicht erst in Erwägung gezogen wurden, weil sie unter den derzeitigen Rahmenbedingungen nicht oder zu aufwändig umsetzbar wären.

Aus den Karten mit den Einzelmaßnahmen (nachfolgend mit ✓ hervorgehoben) wurden anschließend Maßnahmengruppen gebildet und gemeinschaftlich besprochen. In dieser Diskussion wurden auch immer wieder *Umsetzungshemmnisse (nachfolgend kursiv geschrieben)* eingebracht. Zudem wurden vom Moderator weitere, von den ExpertInnen nicht explizit genannte Maßnahmen hinterfragt (nachfolgend mit ? hervorgehoben).

4.2.3.1 Rechtliche Maßnahmen – Sanktionierung

✓ Erhöhung des derzeitigen Strafausmaßes (4 x genannt).

Eine Anhebung der Strafen bzw. eine Anpassung an andere Delikte wird als Zeichen der Werthaltung der Gesellschaft gewertet. Eine Anhebung der Strafen bzw. der Straf-

androhung für Linksfahren würde somit den Wert und die Bedeutung der Einhaltung des Rechtsfahrgebots hervorheben. *Fehlt allerdings das Deliktbewusstsein, nützt die Strafandrohung wenig, da sich LenkerInnen dann nicht davon betroffen fühlen.*

? **Vormerkdelikt.**

Linksfahren als Vormerkdelikt *ist gesellschaftlich bzw. politisch nicht durchsetzbar, dazu "wiegt" es bei weitem nicht genug.*

4.2.3.2 Rechtliche Maßnahmen – StVO-Änderung

✓ **Präzisieren der gesetzlichen Vorgaben zum Rechtsfahrgebot durch klarere Definition des Linksfahrens** (2 x genannt).

✓ **Freie Fahrstreifenwahl** (1 x genannt).

Eine generelle Freigabe der Fahrstreifenwahl auf Autobahnen, also die Aufhebung des Rechtsfahrgebots gemäß der Überlegung: *"Wenn das Rechtsfahrgebot weder klar definierbar noch eindeutig kontrollierbar ist, muss das Problem von der anderen Seite bearbeitet werden"* stößt auf recht einhellige Ablehnung. *Freie Fahrstreifenwahl bedeutet, das Rechtsüberholen überall zu erlauben.*

✓ **Rechtsfahrgebot punktuell aufheben** (1 x genannt).

Konkret wurde die Freigabe der Fahrstreifenwahl auf Abschnitten mit dauerhaft reduziertem Tempolimit (z.B. 80 km/h oder auch 100 km/h), insbesondere in Bereich von Ballungsräumen, diskutiert und als durchaus überlegenswert befunden, da das Rechtsfahrgebot dort ohnehin kaum beachtet wird.

? **Unterscheidung zwischen Behinderung und Nicht-Behinderung.**

Dies wäre grundsätzlich zwar einleuchtend, allerdings *wären damit aufwändige Verfahren mit LenkerInnenerhebungen usw. verbunden, sodass diese Maßnahme kaum administrierbar ist.*

? **Gesetzlich festgelegte Angaben metrischer und somit messbarer Werte.**

Metrische Werte wären logisch, *aber schwierig festzulegen und Übertretungen schwer nachweisbar, weil die Geschwindigkeiten berücksichtigt werden müssten. Darüber hinaus schafft eine metrische Definition des Linksfahrens Probleme hinsichtlich der Abgrenzung zum in der StVO definierten Nebeneinanderfahren. "Seit Jahren wird versucht, einen Mindestabstand zwischen Fahrzeugen zu definieren, und es ist bisher nicht gelungen. Das Linksfahren setzt auf Abständen an und eine Definition von Linksfahren wird daher erst recht scheitern."*

- ? **Die Einführung einer metrischen Obergrenze** (jedenfalls Linksfahren ist ein Verharren auf dem nicht rechten Fahrstreifen auf einer Länge von z.B. 300 oder 400 m).

Eine eindeutige Obergrenze wäre möglich, *birgt aber die Gefahr, dass nur mehr diese dann auch tatsächlich geahndet wird, obwohl die Zumutbarkeit des Rechtsfahrens schon viel früher gegeben gewesen wäre.*

- ✓ **Rechtliche Rahmenbedingung für einfache automatisierte Kontrollen.**

Diese Maßnahme ist im Zusammenhang mit der Automatisierung der Überwachung zu sehen (siehe Kap. 4.2.3.4).

4.2.3.3 Sonstige rechtliche Maßnahmen

- ✓ **Bodenmarkierungsverordnung anpassen.**

Diese Maßnahme ist im Zusammenhang mit jenen zu sehen, welche auf die Verwendung von Bodenmarkierungen abzielen (sh. Kap. 4.2.3.8).

4.2.3.4 Überwachung

- ✓ **Mehr Überwachung** (6 x genannt), davon
✓ **Automatisierung der Überwachung** (3 x genannt).

Hinsichtlich einer automatisierten Überwachung des Rechtsfahrgebots wird ausdrücklich darauf hingewiesen, dass die vorhandenen technischen Einrichtungen zur Abstandsüberwachung auch für die Überwachung und Ahndung von Verstößen gegen das Rechtsfahrgebot eingesetzt werden können und bis zur 22. StVO Novelle 2009 auch wurden. Diesbezüglich wird dringend angeregt, die Einschränkungen der Überwachungsmöglichkeit auf nur Abstand gemäß § 98c. bzw. nur Geschwindigkeit gemäß § 98b. zu entschärfen, sodass auch andere festgestellte Delikte (neben dem Linksfahren auch Nicht-Telefonieren, Nicht-Angurten etc.) geahndet werden dürfen.

4.2.3.5 Bewusstseinsbildende Maßnahmen

- ✓ **Information durch Öffentlichkeitsarbeit und Kampagnen** (2 x genannt).

Konkret wurde dazu vorgeschlagen, das Rechtsfahrgebot in eine allgemeine "Rück-sichtnahmekampagne" zu integrieren.

- ✓ **Information entlang der Straße** (+ Erinnerung).

Dabei handelt es sich um bewusstseinsbildende Maßnahmen. Da sie jedoch das Straßenbild betreffen, wird in Kap. 4.2.3.8 darauf eingegangen.

4.2.3.6 Fahrausbildung

- ✓ **Stärkere Berücksichtigung in der Theorieausbildung** (3 x genannt).

Wie in Kap. 4.2.1.4 dargestellt, wird auf die Bestimmungen zum Rechtsfahrgebot und deren Umsetzung speziell auf Autobahnen in der Fahrausbildung wenig bis gar nicht eingegangen. Eine stärkere Berücksichtigung durch eine Erweiterung der entsprechenden Lehrinhalte wird als sehr zweckmäßig erachtet.

- ✓ **Aufnahme in die theoretische Fahrprüfung** (3 x genannt).

Unbedingt sollte ein Prüfbild zum Rechtsfahrgebot in die standardisierten Fragenkatalog der theoretischen Fahrprüfung aufgenommen werden, da sich das Lernverhalten der Fahrschüler sehr stark an diesen Fragen orientiert.

4.2.3.7 Bauliche Maßnahmen

- ✓ **"Zwangsausfahrten"** (1 x genannt) sowie
- ✓ **Dauerfahrstreifenbeilegungen rechts vermeiden oder rückbauen** (1 x genannt).

Beide Vorschläge nehmen Bezug auf die Gestaltung von Autobahnknoten bzw. Anschlussstellen: Mit dem ersteren soll vermieden werden, dass der zuvor durchgängige rechte Fahrstreifen am Knoten zur Ausfahrt wird und somit Fahrstreifenwechsel nach links erzwingt (vgl. Kap. 4.2.1.6). Der zweite vermeidet Situationen, wo die Auffahrtsrampe ab dem Knoten als Fahrstreifen beigelegt ist, sodass der zuvor durchgängige rechte Fahrstreifen der zweite von rechts wird. LenkerInnen, die sich zuvor auf dem rechten Fahrstreifen befunden haben, werden somit "automatisch" zu Linksfahren, solange sie nicht aktiv nach rechts wechseln.

- ✓ **Längere Beschleunigungsstreifen** (1 x genannt).

Dies würde das Einfädeln erleichtern und möglicherweise weniger LenkerInnen zum Wechseln nach links im Knotenbereich animieren. Allerdings wird häufig beobachtet, dass *ein langer Beschleunigungsstreifen gar nicht ausgenützt wird und LenkerInnen viel früher als notwendig auf die Hauptfahrbahn Fahrstreifen wechseln.*

4.2.3.8 Gestalterische Maßnahmen

- ✓ **Verkehrszeichen bzw. Hinweistafeln** (4 x genannt).

Die wiederholte Erinnerung an das Rechtsfahrgebot bzw. die Aufforderung, dieses zu beachten, durch entsprechende Beschilderung vor Ort wird als sehr zweckmäßig erachtet, vor allem für LenkerInnen die ohne "böse Absicht" dagegen verstoßen.

✓ **Bodenmarkierungen** (2 x genannt).

Die mögliche Wirksamkeit von Bodenmarkierungen, vor allem auch in Kombination mit entsprechender Beschilderung, wird nicht in Frage gestellt. Beispielsweise wurde dem Ansatz, Erinnerungspfeile in die Leitlinie zwischen Richtungsfahstreifen zu integrieren, durchaus ein möglicher Erinnerungseffekt zum Rechtsfahren attestiert. Letztendlich blieb jedoch offen, welche Markierungen besonders geeignet wären und *inwieweit sie konform zur Bodenmarkierungsverordnung wären bzw. ob Änderungen derselben erforderlich sein könnten*.

? **Erinnerungstexte in Verkehrsbeeinflussungsanlagen.**

Solche Texte sind im VBA-Katalog enthalten und wurden auch schon eingeblendet, haben allerdings sehr geringe Priorität.

4.2.3.9 Sonstige Maßnahmen

✓ **Homogenisierung des Verkehrsflusses** (1 x genannt).

Durch Geschwindigkeitsbeschränkungen auf 100 km/h und die damit einhergehende Vergleichmäßigung des Geschwindigkeitsniveaus auf den verschiedenen Fahstreifen sollte öfter als derzeit der Verkehrsfluss homogenisiert werden. Das "Problem" Links-fahren würde dort nicht mehr existieren, *wohl aber die störenden Faktoren*.

✓ **Zeitdruck raus aus dem Straßenverkehr!** (1 x genannt).

Diese Aussage ist weniger als konkrete Maßnahme sondern als generelles Ziel zu verstehen. Damit würden viel mehr und auch gravierendere Verkehrsdelikte als "bloß" das Linksfahren vermieden werden können.

4.2.4 Zusammenfassung der ExpertInnenfokusgruppe

Die ExpertInnen vermittelten Fakten zum "Phänomen Linksfahren", benannten mögliche Ursachen und diskutierten Maßnahmenvorschläge. Folgende Punkte können zusammenfassend festgehalten werden:

- Linksfahren scheint ein weithin wahrgenommenes Thema im Verkehrsablauf auf Autobahnen und Schnellstraßen zu sein. Generell wird vermutet, dass sich das Linksfahren negativ auf den Verkehrsfluss und vor allem die Verkehrssicherheit auswirkt, Belegdaten dazu gibt es jedoch nicht.
- Die Überwachung erfolgt bei Streifenfahrten (Zivilstreife). Technische Einrichtungen für eine Automatisierung der Überwachung speziell des Rechtsfahrgebots gibt es nicht.

Andere zu diesem Zweck einsetzbare, z.B. die technische Abstandsmessung, dürfen nicht (mehr) dafür genutzt werden.

- Das Strafmaß für den Verstoß gegen das Rechtsfahrgebot ist gering. Beim Linksfahren erappte LenkerInnen zeigen in der Regel kaum Deliktbewusstsein. Auch aus den Einsprüchen selbst kann geschlossen werden, dass das Verständnis für den Straftatbestand Linksfahren wenig ausgeprägt ist.
- Die theoretische und praktische Fahrausbildung greift, was das Rechtsfahrgebot auf Autobahnen betrifft, zu kurz. Selbst bei der Führerscheinprüfung kommt das Rechtsfahrgebot auf Richtungsfahrbahnen von Freilandstraßen als Prüfungsfrage nicht vor. Generell wird es von den Führerscheinneulingen nicht verinnerlicht.
- Bei der Straßengestaltung ist es vor allem die Gestaltung von Knoten bzw. Anschlussstellen, die Auswirkungen auf das Linksfahren zeigen kann. So sollten Ausfahrten nach bzw. Einfahrten von links vermieden werden. Ebenso soll der rechte Fahrstreifen einer Richtungsfahrbahn nicht in einer Ausfahrtsrampe münden.
- Hinsichtlich des "Phänomens Linksfahren" und seiner Ursachen wird vor allem Folgendes festgestellt (siehe auch Tab. 4-2):
 - o Zu unterscheiden ist jedenfalls zwischen LenkerInnen, die gegen das Rechtsfahrgebot verstoßen, weil sie
 - schneller vorankommen wollen ("Linksdrängler"),
 - es aus anderen Gründen tun und andere gegebenenfalls dabei behindern ("Linksbremser") und
 - die es im Bereich von Knoten und Anschlussstellen tun (sei es, um ein- oder ausfädelnden Fahrzeugen auszuweichen, oder sei es allenfalls aus mangelnder Ortskenntnis).
 - o Das entscheidendste personenbezogene Kriterium dürfte die Fahrpraxis auf Autobahnen (viel/wenig Autobahnfahrerfahrung) sein. Ganze Reihen von Ursachen – von der Überforderung unroutinierter LenkerInnen bis hin zur gedankenlosen Bequemlichkeit routinierter – dürften recht direkt damit in Zusammenhang stehen. Die Unkenntnis des Rechtsfahrgebots per se wird nicht unterstellt, sehr wohl aber dessen oftmals sehr breite und sich selbst großzügig bevorzugende Auslegung. In Knotenbereichen spielt gegebenenfalls auch die Orts(un)kundigkeit eine Rolle. Als möglich erachtet wird auch eine persönlich negative Grundeinstellung zum Rechtsfahren. Andere typisch personenbezogene Kriterien, wie Alter, Geschlecht u. dgl.

würden aus Sicht der ExpertInnen hingegen keine Schlüsse auf das Linksfahrverhalten zulassen.

- o Bei den situativen Gegebenheiten ist zu unterscheiden zwischen
 - 2- und 3- oder mehrstreifigen Richtungsfahrbahnen,
 - Knotenbereichen und freien Streckenabschnitten,
 - der Lage zum Ballungsraum (in bzw. nahe Ballungsräumen versus Überland).
- Bei den Maßnahmen werden vor allem Folgende als verfolgenswert erachtet:
 - Mehr Überwachung, vor allem auch durch den Einsatz technischer Einrichtungen.
 - Schärfere Sanktionierung.
 - Bewusstseinsbildung durch
 - o Öffentlichkeitsarbeit und Kampagnen,
 - o Erinnerung mittels Information entlang der Straße sowie Markierungen auf der Fahrbahn.
 - Verbesserte Fahrausbildung.
 - StVO-Änderung hinsichtlich einer
 - o Präzisierung der Regelung zum Rechtsfahrgebot auf Autobahnen,
 - o Freigabe der Fahrstreifenwahl auf "Stadtautobahnen" und/oder bei reduziertem Tempolimit.
 - Zweckmäßige bauliche Gestaltung von Knoten und Anschlussstellen.

**Tab. 4-2: Überblickstabelle: Vermutete Gründe für das Linksfahren seitens der ExpertInnen:
Warum macht es wer und wo?**

Warum?	Wer?	Wo?		
		2-streifig (linker FS)	3+-str. (linker FS)	3+-str. (mittl. FS)
freie FS-Wahl vermutet	?	X	X	X
		im Ballungsraumbereich und/oder bei reduziertem Tempolimit		
(Fehl)Auslegung der Zumutbarkeit	?	X	X	X
Behinderung anderer wird vorausgesetzt, um rechts fahren zu müssen	?	X	X	X
Rücksichtnahme auf Ein-/Ausfädler	eher Routinierte	X		X
		in Knotenbereichen		
zu frühes Wechseln nach links	Ortsunkundige, Unroutinierte	X		X
		in Knotenbereichen		
Unsicherheit (Überforderung bei FS-Wechsel)	Unroutinierte	X		X
Unsicherheit (späterer FS-Wechsel möglich?)	eher Routinierte	X	X	X
Bequemlichkeit (Unaufmerksamkeit, Ablenkung, Gedankenlosigkeit etc.)	?			X
Ortsunkundigkeit	Ortsunkundige	X		X
		in Knotenbereichen		
absichtliches "Dängeln"	Routinierte	X	X	
absichtliches "Bremsen"	?	X	X	
hohe Verkehrsmengen	?	X	X	X
Fahrbahnzustand	?	X		X
Wetter, Nässe	?	X		X
Navigationsgeräte	Ortsunkundige, Unroutinierte	X		X
		in Knotenbereichen		
negative Grundeinstellung zum rechten FS	? (Fahrauffällige)	X		X
besonderes Sicherheitsbestreben	eher Unroutinierte			X

FS ... Fahrstreifen

5 QUANTITATIVE ANALYSE – RASTSTÄTTENERHEBUNG

Die von den drei Fokusgruppendifkussionen inhaltlich vorbereitete anschließende quantitative Erhebung erfolgte in Form einer Befragung von LenkerInnen an Autobahnraststätten, da dort die ProbandInnen unmittelbar zum Geschehen, d.h. zum eigenen sowie zum Fahrverhalten anderer auf Autobahnen Auskunft geben konnten. Die Konzentration auf jene Bereiche, welche im Sinne der Projektziele die größtmögliche Aussagekraft versprechen, stand im Fokus dieses Projektschrittes. Der Schwerpunkt der Raststättenerhebung wurde auf den Versuch gelegt, mögliche "Typen" von LinksfahrerInnen zu erfassen.

5.1 Systemabgrenzung

Die Festlegungen und die Gestaltung der Raststättenerhebung basiert auf den Erkenntnissen der Fokusgruppendifkussionen (vgl. Kap. 4) sowie der vorangegangenen Literaturstudie (vgl. Kap. 3). Die Systemabgrenzung betrifft im Wesentlichen die Grundgesamtheit (demografische und räumliche Abgrenzung) und die inhaltliche Abgrenzung.

5.1.1 Grundgesamtheit

Die Grundgesamtheit der Raststättenerhebung bilden die AutofahrerInnen, die am Autobahnverkehr auf Österreichs Autobahnen und Schnellstraßen teilnehmen und über gute deutsche Sprachkenntnisse verfügen. Räumlich fand die Erhebung sowohl im Osten Österreichs (Niederösterreich) wie im Westen (Tirol) statt. Die Zielvorgabe der Erhebung waren 200 Kfz-LenkerInnen aus dieser Grundgesamtheit.

5.1.2 Inhaltliche Abgrenzung

Die inhaltliche Abgrenzung der Erhebung resultierte aus der zumutbaren Dauer eines Vor-Ort-Interviews, welche erfahrungsgemäß 15 min nicht übersteigen sollte, und aus den wesentlichen Zielen der Erhebung:

- Die quantitative Erfassung des "Phänomens Linksfahren".
- Erkenntnis zu gewinnen über
 - o den Wissenstand zum Rechtsfahrgebot und dessen Umsetzung,
 - o Erfahrungen mit dem eigenen sowie dem Linksfahren anderer,
 - o mögliche Maßnahmen gegen das Linksfahren aus Sicht der LenkerInnen.
- Potenzielle ProbandInnen ("praktizierende LinksfahrerInnen") für die später folgende vertiefte Erhebung zu requirieren (sh. Kap. 7).

5.2 Erhebungsverfahren

Mit der Raststättenerhebung sollten der Wissensstand über das Rechtsfahrgebot sowie Erfahrungen mit und Einflüsse des Linksfahrens gemessen werden. Ebenso waren der Wunsch nach sowie Ideen für entsprechende Maßnahmen von Interesse. Neben den für die Beantwortung dieser Fragestellungen erforderlichen Merkmalen waren zahlreiche objektive Personenmerkmale sowie subjektive Einschätzungen und Einstellungen, die auf den Erkenntnissen der Fokusgruppendifkussionen basieren, zu erheben.

Das Erhebungsinstrument bildeten persönliche Interviews. Dabei werden Meinungen, Einstellungen und Verhaltensweisen von Probanden zum Untersuchungsgegenstand abgefragt. Die Interviews wurden anhand von standardisierten Fragebogen geführt, welche vorgegebene wie auch freie Antwortmöglichkeiten enthielten. Mit solchen Fragebögen ist es fokussiert und strukturiert möglich, umfangreiche Informationen zu den Fragestellungen in kurzer Zeit zu erhalten. Sie bieten außerdem den Vorteil, dass sie Interviewereffekte auf ein Minimum reduzieren, sodass die Antworten vergleichbar sind und aus den Ergebnissen allgemeine Aussagen abgeleitet werden können. Besonderes Augenmerk ist jedoch auf die präzise und leicht verständliche Formulierung der Fragen wie auch der Antwortmöglichkeiten zu legen.

5.2.1 Befragungsvorbereitung

Basierend auf den Erkenntnissen aus den Lenker- und Expertenfokusgruppen wurde ein Fragebogen entwickelt, der folgende Inhalte berücksichtigte:

- Einstellung zum Verkehrsverhalten auf Autobahnen,
- beobachtetes Verhalten anderer und eigenes Verhalten,
- Wissensstand zum Rechtsfahrgebot,
- Wahrnehmung, Erfahrungen und Einstellung zum Linksfahren,
- Ideen für Maßnahmen zur Einhaltung des Rechtsfahrgebots,
- soziodemographische Merkmale.

Der Fragebogen (Anhang 1) wurde zuvor einem Pretest unterworfen und die daraus gewonnenen Erkenntnisse eingearbeitet. Dabei handelte es sich vor allem um Kürzungen gegenüber der ursprünglichen Version, da sich diese zu zeitaufwändig erwies. Die Kürzungen betrafen vor allem das systematische Hinterfragen von vorgegebenen Gründen bzw. Ursachen für das Linksfahren (vgl. Kap. 5.3.7), welches durch eine zeitsparende Frage mit freier Antwortmöglichkeit ersetzt wurde. Auf die Gründe wird stattdessen im

Rahmen der später folgenden vertieften Erhebung genauer eingegangen (vgl. Kap. 7). Auch wurden die Situationen für das eigene Fahrverhalten und jenes anderer weniger stark ausdifferenziert (vgl. Kap. 5.3.2). Zudem wurde die Frage nach verschiedenen Situationen, wo das Linksfahren eher beobachtet wird, auf jene Befragten beschränkt, welche sich nie durch LinksfahrerInnen gestört fühlen (vgl. Kap. 5.3.5).

Neben dem Fragebogen wurde eine "Erklärung zum Datenschutz und zur absoluten Vertraulichkeit Ihrer Angaben bei der Befragung" angefertigt, welche den Befragten vor Beginn des Interviews überreicht wurde.

Vor der Erhebung wurde die Genehmigung der jeweiligen Raststättenbetreiber zur Durchführung der Befragung eingeholt. Dies erwies sich grundsätzlich als unproblematisch. Ein Raststättenbetreiber zog jedoch ohne Angabe von Gründen die Genehmigung während der laufenden Erhebung zurück. Die Befragung musste daher verstärkt auf eine andere Raststätte verlagert werden, um die angestrebte Anzahl an Interviews zu erreichen.

5.2.2 Umfang und Verteilung der Stichprobe

Die Interviews wurden an vier Tagen Ende Oktober und an drei Tagen Anfang November 2012 in vier Autobahnraststätten in Ost- und Westösterreich durchgeführt. Dabei wurden von sechs InterviewerInnen in Summe 205 Personen befragt, 153 in Ostösterreich und 52 in Westösterreich (Tab. 5-1). Die geringe Anzahl an Interviews in der Raststätte Bad Fischau resultiert daraus, dass sich diese als so schwach frequentiert erwies, sodass die Befragung dort bald eingestellt wurde.

Tab. 5-1: Anzahl der Interviews pro Autobahnraststätte

Raststätte	Interviews
A2 Süd Autobahn: Autogrill Austria AG - Bad Fischau	3
A2 Süd Autobahn: Autobahnrestaurant & Motorhotel Oldtimer, Guntramsdorf	56
A1 West Autobahn: Autobahnrestaurant Rosenberger St. Pölten, Völlerndorf	94
A13 Brenner Autobahn: Restaurant Europabrücke – Gebr. Schöpf, Schönberg	52

Die Auswahl der Pkw-LenkerInnen vor Ort (139 Männer und 66 Frauen) erfolgte nach dem Zufallsprinzip. Dabei wurde jedoch darauf geachtet, dass die geschlechtsspezifische Altersverteilung in endgültige Stichprobe jener der Gesamtbevölkerung nahe kommt (Abb. 5-1). Dies war erforderlich, da die Möglichkeit einer späteren Datengewichtung von vorn herein ausschied. Es liegen keine relevanten Daten zur Grundgesamtheit der am Autobahnverkehr auf Österreichs A- und S-Straßen teilnehmenden FührerscheinbesitzerInnen, die zudem über gute deutsche Sprachkenntnisse verfügen, vor.

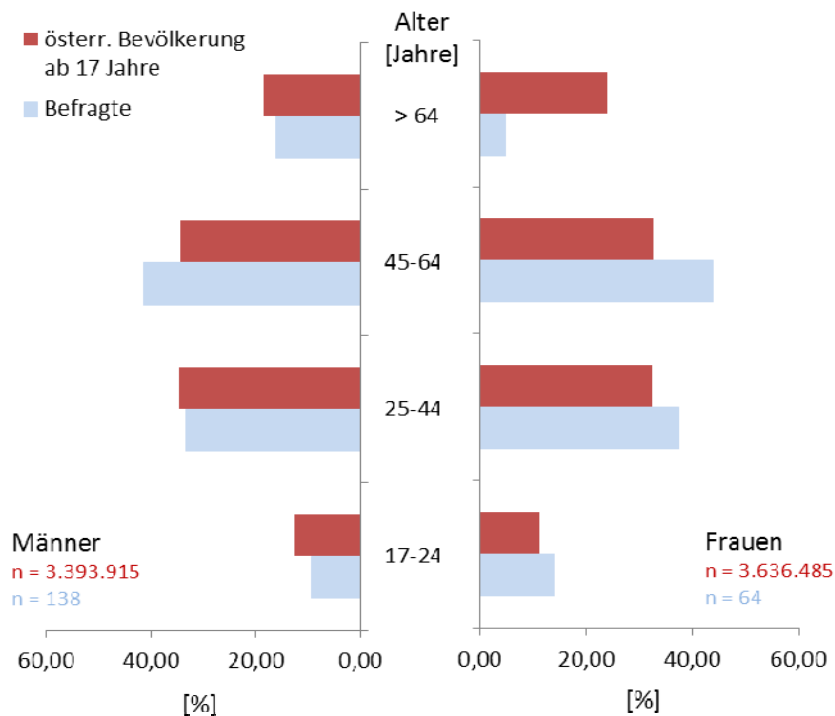


Abb. 5-1: Altersverteilung der Befragten im Vergleich zur österreichischen Gesamtbevölkerung ab 17 Jahre (Bevölkerung am 1.1.2012 gemäß Statistik Austria 2012)

Folgende numerisch oder in höherer Detaillierung abgefragte soziodemographische Merkmale wurden aus Gründen der besseren Auswertbarkeit in Kategorien klassifiziert (sh. auch Tab. 5-2):

- Alter,
- Dauer des Führerscheinbesitzes,
- höchster Schulabschluss,
- Wohnort,
- Motorleistung des Kfz, mit dem sie gewöhnlich unterwegs sind,
- Personenkilometerleistung in jährlich gefahrenen Kilometern,
- Länge der Autofahrt im Rahmen des Raststättenbesuchs.

Eine allgemeine Rahmenbedingung für die Klassifizierung war, dass keine der Einzelklassen mit weniger als 10% der Stichprobe, also rund 20 Personen, besetzt sein sollte. Darüber hinaus gibt es eine Reihe von Einzelüberlegungen dazu:

Aus den Fokusgruppendifkussionen ging hervor, dass die Fahrroutine vermutlich einen wesentlichen Einfluss auf die "Linksfahrneigung" hat. Um speziell die Gruppe der Befragten mit potenziell wenig Fahrroutine schärfer von den anderen zu trennen, wurden die

jüngste Altersklasse und die jüngste Führerscheinbesitzklasse gegenüber den anderen kleiner gewählt.

Beim höchsten Schulabschluss zeigen Erfahrungen aus früheren Befragungen (Berger, Raser, Stark 2009 oder Hössinger et al. 2009), dass bei Fragen zum Verhalten oder zu Einstellungen im Straßenverkehr vor allem der Umstand, ob Personen Matura haben oder nicht, am ehesten signifikante Einflüsse zeigt.

Zum Wohnort wurde im Interview nach der Postleitzahl gefragt. Der Einteilung der in Österreich wohnhaften Personen in *Österreich Ballungsraum* und *Österreich Peripher* liegt die Überlegung zugrunde, dass Personen aus Ballungsräumen öfter auf Abschnitten mit drei oder mehr Fahrstreifen, hohen Verkehrsmengen, reduzierten Tempolimits und dichter Anschlussstellenfolge unterwegs sind (Abschnitten mit "Stadtautobahncharakteristik"²⁰). Die Aufteilung wurde wie folgt vorgenommen (Details sh. Anhang 2):

- Österreich Ballungsraum: Alle Personen, die laut Postleitzahl in oder in unmittelbarer Nähe einer österreichischen Stadt mit über 90.000 Einwohnern im Jahr 2012 leben (Wien, Graz, Linz, Salzburg, Innsbruck, Klagenfurt).
- Österreich Peripher: Alle befragten Personen, die laut Postleitzahl in Österreich leben, aber nicht in die Gruppe "Österreich Ballungsraum" fallen.
- Ausland: Personen, die ihren Wohnsitz im Ausland angegeben haben.

Bezüglich der Motorleistung interessiert vor allem die Gegenüberstellung von schwächer motorisierten Pkw mit jenen, für die das Erreichen oder auch Überschreiten des Tempolimits von 130 km/h jederzeit und überall möglich ist. Davon kann man ab einer Motorleistung von 100 kW jedenfalls ausgehen.

Bei der Personenkilometerleistung pro Jahr ist es vor allem die Gruppe der Vielfahrer, die von den anderen abgegrenzt werden soll. Die obere Grenze ist mit 40.000 km/Jahr daher hoch angesetzt, weit über der durchschnittlichen Fahrleistung von rund 13.000 km/Jahr (Statistik Austria 2011). Ähnliches gilt für die Länge der Autofahrt. Hier liegt die Hypothese zugrunde, dass auf besonders langen Fahrten, hier über 300 km, das Fahrverhalten möglicherweise ein anderes ist als auf viel häufigeren kürzeren Fahrten.

²⁰ Wobei es sich hier selbstverständlich ebenfalls um Freilandstraßen im Sinne der StVO handelt.

Tab. 5-2: Klassen der in Kategorien zusammengefassten soziodemographischen Merkmale der 205 Befragten der Raststättenerhebung

Merkmal	Kategorien	Anzahl je Klasse
Alter	Altersklassen	17-24 Jahre
		25-44 Jahre
		45-64 Jahre
		über 64 Jahre
Dauer des Führerscheinbesitzes	Führerscheinbesitzklassen	bis 4 Jahre
		5-14 Jahre
		15-24 Jahre
		über 24 Jahre
höchster Schulabschluss	Bildungsklassen	mit Matura
		ohne Matura
Wohnort	Herkunftsklassen	Österreich Ballungsraum
		Österreich Peripher
		Ausland
Motorleistung	Leistungsklassen	bis 60 kW
		61-100 kW
		über 100 kW
Personenkilometerleistung pro Jahr	Leistungsklassen	unter 10.000 km
		10.000-40.000 km
		über 40.000 km
Länge der Autofahrt	Leistungsklassen	unter 40 km
		40-300 km
		über 300 km

5.2.3 Signifikanz der Auswertungen

In den Auswertungen der nachfolgenden Abschnitte sind immer wieder Unterschiede zwischen verschiedenen Gruppen aus der Stichprobe beschrieben, die als signifikant bezeichnet werden. Dabei kam, wo nicht anders erwähnt, der Mittelwertvergleich bzw. T-Test, entweder in Form des unabhängigen Vergleichs der Aussagen unterschiedlicher Befragten Gruppen zu einem Merkmal oder in Form des paarweisen Vergleichs der Aussagen derselben Gruppe zu unterschiedlichen Merkmalen, zum Einsatz. Dieses statistische Verfahren liefert das Signifikanzniveau α . Es beschreibt die Wahrscheinlichkeit, dass ein bestimmter Effekt nur zufällig in der Stichprobe auftritt, obwohl in der Grundgesamtheit kein Zusammenhang besteht. α variiert zwischen 0 (Zufall ausgeschlossen, der Effekt tritt sicher auch in der Grundgesamtheit auf) und 1 (der Effekt ist sicher nur zufällig in der Stichprobe aufgetreten, in der Grundgesamtheit besteht kein Zusammenhang). Als signifikante Effekte werden nachfolgend jene mit $\alpha \leq 0,050$ (auf dem 95%-Signifikanzniveau bzw. dem 5%-Niveau der Irrtumswahrscheinlichkeit der Aussage, die Gruppen unterscheiden sich nicht zufällig) bezeichnet.

5.3 Ergebnisse der Befragung an den Autobahnraststätten

Die Ergebnisse für jede Frage sind in Anhang 3 tabellarisch aufgelistet. Im Folgenden werden lediglich ausgewählte Ergebnisse dargestellt. Besonderes Augenmerk ist den aus den Fokusgruppendiskussionen entwickelten Forschungsfragestellungen gewidmet.

5.3.1 Disziplin auf Autobahnen

Im ersten Teil der Befragung wurde nach der Disziplin der AutofahrerInnen auf Autobahnen gefragt. Die Befragten mussten eine Bewertung nach dem österreichischen Schulnotensystem über das Verhalten der AutofahrerInnen auf der Autobahn abgeben. Über alle Befragten liegt der Notendurchschnitt bei 2,8.

Frauen urteilen hier mit im Mittel 3,0 zwar etwas kritischer als Männer (2,7), der Unterschied ist allerdings knapp nicht signifikant ($\alpha=0,051$).

Mit der Note 2,5 zeigen sich die in Westösterreich Befragten im Mittel signifikant zufriedener ($\alpha=0,007$) als jene, die in Ostösterreich befragt wurden (2,9). Auffällig ist hier, dass in Westösterreich vergleichsweise weit häufiger die extremen Beurteilungen ("Sehr gut" oder "Nicht genügend") abgegeben wurden als im Osten; hier vergaben über die Hälfte (56%) die Note "Befriedigend", im Westen taten dies nur 29%. Der Unterschied ist allerdings hauptsächlich von der Meinung der Befragten mit ausländischem Wohnsitz geprägt. Zum einen beurteilten sie mit der Note 2,6 die Disziplin signifikant ($\alpha=0,048$) besser als die Österreicher, zum anderen zeigten sich die in Westösterreich befragten Ausländer mit der Note 2,4 als besonders zufrieden (Abb. 5-2). Gleichzeitig war deren Anteil im Westen mit 35% erheblich höher als im Osten mit nur 12%.

Generell ist die Bewertung ansonsten über alle Kategorien annähernd gleichmäßig verteilt.

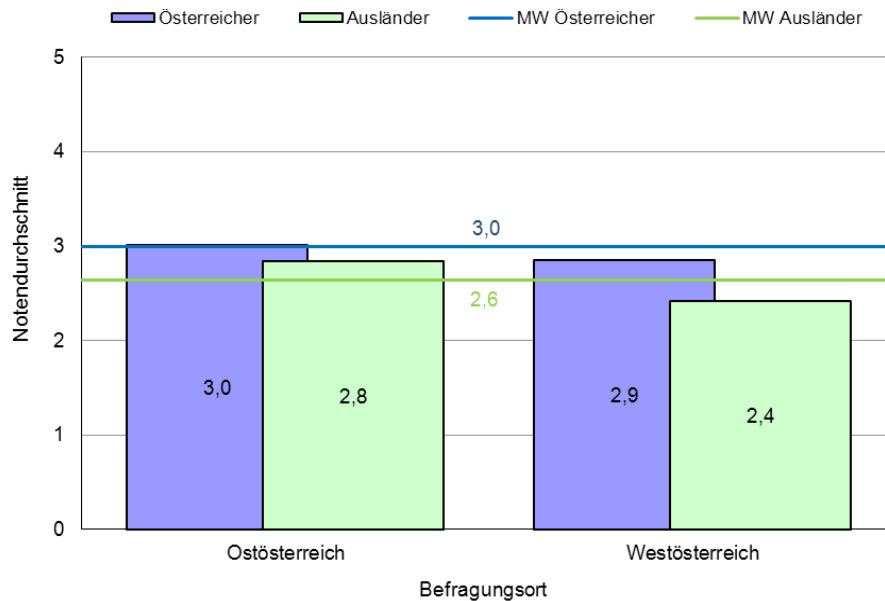


Abb. 5-2: Verteilung des Notendurchschnittes für die Disziplin auf Österreichs Autobahnen abhängig von Befragungs- und Wohnort

Interessante Ergebnisse lieferte die offene Frage, welches Verhalten auf den Autobahnen besonders störend sei. Es wurden keine Antworten vorgeschlagen und es waren mehrere Nennungen möglich. In Summe gaben 182 Personen verwertbare Antworten, im Durchschnitt 1,4 Antworten pro Person. Die offenen Antworten wurden in thematisch ähnliche Gruppen zusammengefasst und sind in Abb. 5-3 dargestellt.

Nach dem dichten Auffahren (28%) war das Linksfahren schon das am zweitmeisten genannte störende Verhalten auf Autobahnen (21%). Dies ist umso bemerkenswerter, da die Befragten zu diesem Zeitpunkt noch nicht wussten, dass der Schwerpunkt der Befragung auf der Einhaltung des Rechtsfahrgebots, kurz auf dem Linksfahren, liegen würde. Das dritthäufigste störende Verhalten war das "Wechseln der Fahrstreifen" (17%). Diese Antwort beinhaltet häufige abrupte Fahrstreifenwechsel ohne Blinken, vermeintlich ohne Schauen und mit Schneiden. Rasen liegt mit 7% schon weit abgeschlagen am vierten Platz der Nennungen von störendem Verhalten auf Autobahnen und ist somit fast gleich störend wie rücksichtsloses Fahren (6%).

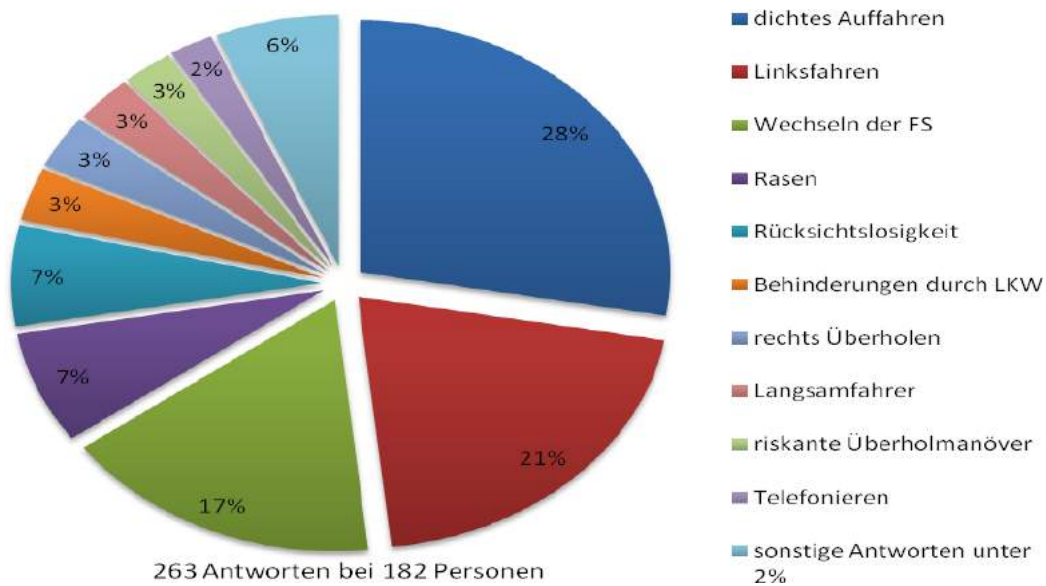


Abb. 5-3: Verteilung des störenden Verhaltens auf den Autobahnen

5.3.2 Beobachten und Ausüben von Drängeln und Rechtsüberholen

Anschließend wurde nach dem eigenen und dem beobachteten Verhalten in Bezug auf Drängeln und Rechtsüberholen gefragt. Dabei wurden die Befragten gebeten, an eine Fahrt zunächst auf einem zwei-, später auf einem drei- oder mehrstreifigen Autobahnabschnitt zu denken. Im Gedankenexperiment sollten sie sich vorstellen, dass sie beim zweistreifigen Abschnitt auf dem linken Fahrstreifen (Überholstreifen) und beim drei- oder mehrstreifigen auf dem mittleren Fahrstreifen unterwegs sind.

Die vier möglichen Antworten wurden von "nie" = 0% über "selten" = 33,3%, "häufig" = 66,7% bis "sehr oft" = 100% skaliert. Durch diese Vorgangsweise wird die Häufigkeit des Auftretens des erfragten Gegenstands – hier des Drängelns und des Rechtsüberholens – direkt errechenbar und somit messbar. So können z.B. die Mittelwerte über alle Befragten (diese sind in Abb. 5-4 sowie in nachfolgenden Abbildungen zu analog durchgeführten Auswertungen als horizontale Linie eingetragen) direkt mit jenen der jeweils betrachteten Subgruppen verglichen werden.

Frauen beobachten allgemein das Drängeln anderer knapp signifikant ($\alpha=0,050$) häufiger als Männer (im Mittel 46% versus 40%).

Das Drängeln wird auf zweistreifigen Richtungsfahrbahnen signifikant ($\alpha=0,000$) häufiger beobachtet als auf mehrstreifigen (Abb. 5-4). Nicht ganz unerwartet beobachten auf den zweistreifigen Abschnitten signifikant mehr Personen mit schwächer motorisierten Fahr-

zeugen Drängler (64% mit unter 60 kW versus 47% mit über 100 kW, $\alpha=0,006$). Bei drei- oder mehrstreifigen Richtungsfahrbahnen spielt die Motorleistung hingegen keine Rolle.

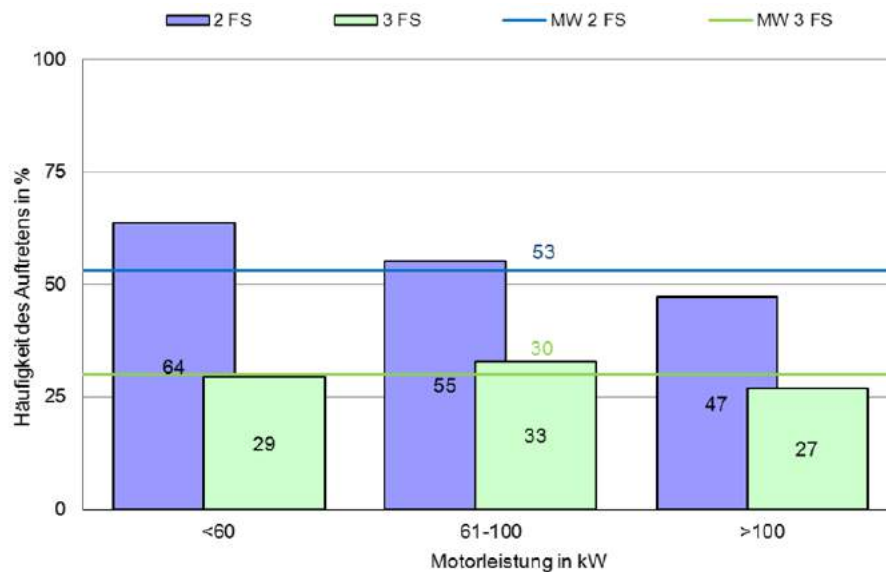


Abb. 5-4: Vergleich der Beobachtung von Dränglern auf zweistreifigen und mehrstreifigen Richtungsfahrbahnen abhängig von der Motorleistung

Der Zusammenhang zwischen der jährlichen Kilometerleistung der Befragten und der Häufigkeit des Auftretens beobachteter Drängler zeigt, dass mit geringerer Jahreskilometerleistung das Beobachten von Dränglern auf zwei- wie auch dreistreifigen Abschnitten zunimmt (Abb. 5-5). Wenngleich dieser Effekt statistisch nicht signifikant ist, lässt dies bei aller gebotenen Vorsicht darauf schließen, dass FahrerInnen mit wenig Fahrpraxis eher vom Drängeln anderer betroffen sind und gegebenenfalls von den Dränglern wiederum als LinksfahrerInnen empfunden werden.

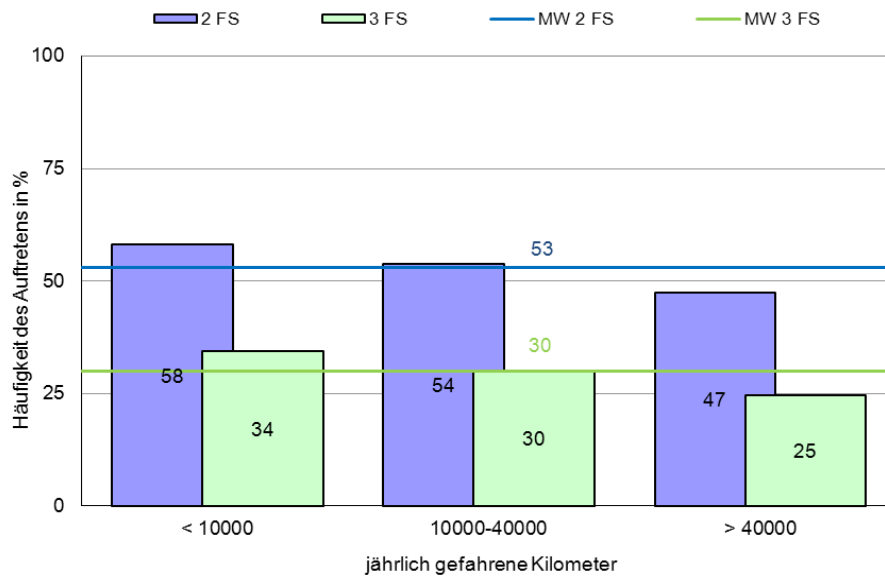


Abb. 5-5: Vergleich der Beobachtung von Dränglern auf zweistreifigen und mehrstreifigen Richtungsfahrbahnen abhängig von der Motorleistung

Das Rechtsüberholen beobachten Frauen generell ebenfalls etwas häufiger, allerdings nicht signifikant häufiger als Männer (im Mittel zu 35% versus 32%).

Auf zweistreifigen Richtungsfahrbahnen wird das Rechtsüberholen deutlich seltener beobachtet als das Drängeln, dort jedoch nach wie vor signifikant ($\alpha=0,000$) häufiger als auf drei- oder mehrstreifigen (37% auf 2-streifigen im Vergleich zu 29% auf 3- oder mehrstreifigen). Auf letzteren wird jedoch das Rechtsüberholen fast genauso oft beobachtet wie das Drängeln. Dies ist insofern etwas überraschend, da auch auf 3- oder mehrstreifigen Abschnitten das Drängeln in der Praxis häufiger vorkommen dürfte als das Rechtsüberholen.

Die Beobachtungen des Rechtsüberholens nehmen auch mit den jährlich gefahrenen Kilometern (allerdings nicht signifikant) ab (Abb. 5-6). Wiederum, analog zum Drängeln, liegt der Schluss nahe, dass FahrerInnen mit geringer Fahrpraxis häufiger rechts überholt werden, sie also zumindest gelegentlich links fahren, obwohl sie nach rechts wechseln könnten.

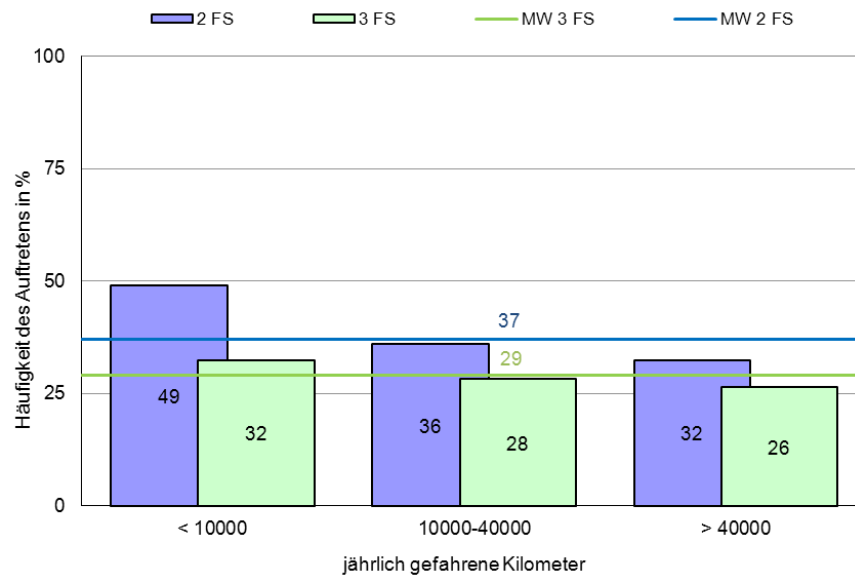


Abb. 5-6: Vergleich der Beobachtung von Rechtsüberholen auf zweistreifigen und mehrstreifigen Richtungsfahrbahnen abhängig von den jährlich gefahrenen Kilometern

Bezüglich des Wohnsitzes der Befragten beobachten Österreicher aus Ballungsräumen das Rechtsüberholen, unabhängig von der Fahrstreifenanzahl, tendenziell häufiger als die Bewohner peripherer Räume (Abb. 5-7). Am seltensten rechts überholt werden Personen, die im Ausland wohnen. Auf zweistreifigen Abschnitten ist der Unterschied zu den ÖsterreicherInnen auch signifikant ($\alpha=0,004$).

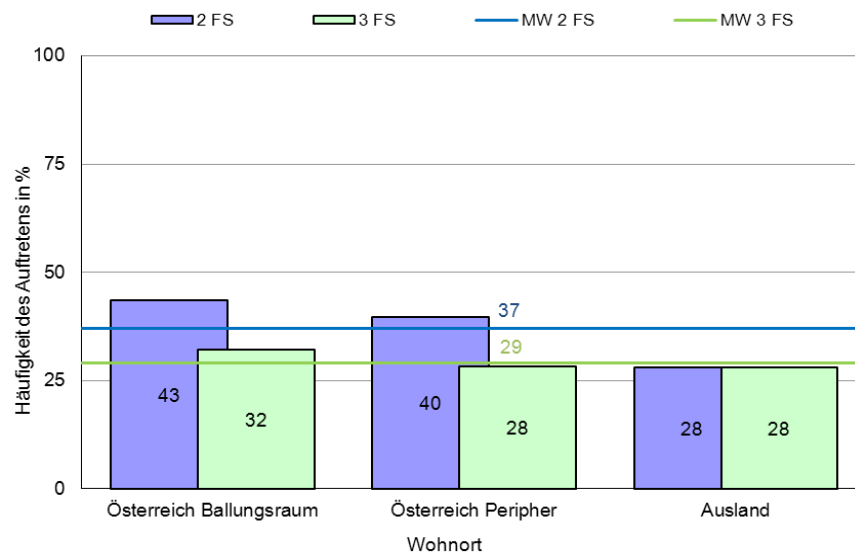


Abb. 5-7: Vergleich der Beobachtung von Rechtsüberholen auf zweistreifigen und mehrstreifigen Richtungsfahrbahnen abhängig vom Wohnort

Zum diesbezüglichen Eigenverhalten in Bezug auf selbst dicht Auffahren, um sich Platz zu verschaffen, sowie in Bezug auf selbst Rechtsüberholen geben die Befragten – wenig

überraschend – an, beides weit seltener selbst zu praktizieren, als sie es bei anderen beobachten. Analog zur Beobachtung des Verhaltens anderer kommt beides deutlich und signifikant häufiger auf zweistreifigen Abschnitten (dicht Auffahren 23% und Rechtsüberholen 11%) als auf drei- oder mehrstreifigen vor (dicht Auffahren 10%, $\alpha=0,000$; Rechtsüberholen 7%, $\alpha=0,001$).

Selbst dicht Auffahren und Rechtsüberholen ist generell eher eine Domäne der Männer. Bei ihnen tritt selbst dicht Auffahren mit im Mittel zu 18% und selbst Rechtsüberholen zu 10% signifikant häufiger auf als bei Frauen (dicht Auffahren 12%, $\alpha=0,003$; Rechtsüberholen 6%, $\alpha=0,009$).

Zum dichten Auffahren neigen zudem signifikant eher Personen, die einen hohen jährlichen Kilometerschnitt aufweisen ($\alpha=0,003$ zwischen Viel- und WenigfahrerInnen) (Abb. 5-8) oder die hauptsächlich beruflich unterwegs sind (beruflich 21% und privat 14%, $\alpha=0,021$). Hierzu passt, dass dieses Verhalten auch mit stärker motorisierten Fahrzeugen zunimmt, wobei allerdings die Unterschiede zwischen den Motorleistungskategorien nicht signifikant sind.

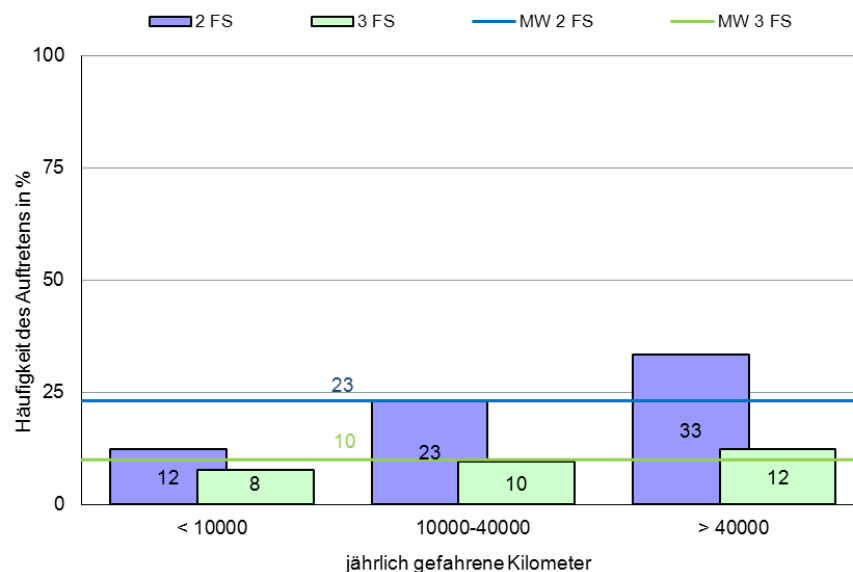


Abb. 5-8: Selbstbekenntnis zum dichten Auffahren auf zweistreifigen und mehrstreifigen Richtungsfahrbahnen abhängig von den jährlich gefahrenen Kilometern

Der Wohnsitz spielt ebenfalls eine Rolle. Vor allem Personen mit Wohnsitz im Ausland fahren signifikant ($\alpha=0,043$) häufiger dicht auf als Österreicher und hier wiederum jene aus Ballungsräumen am seltensten (Abb. 5-9).

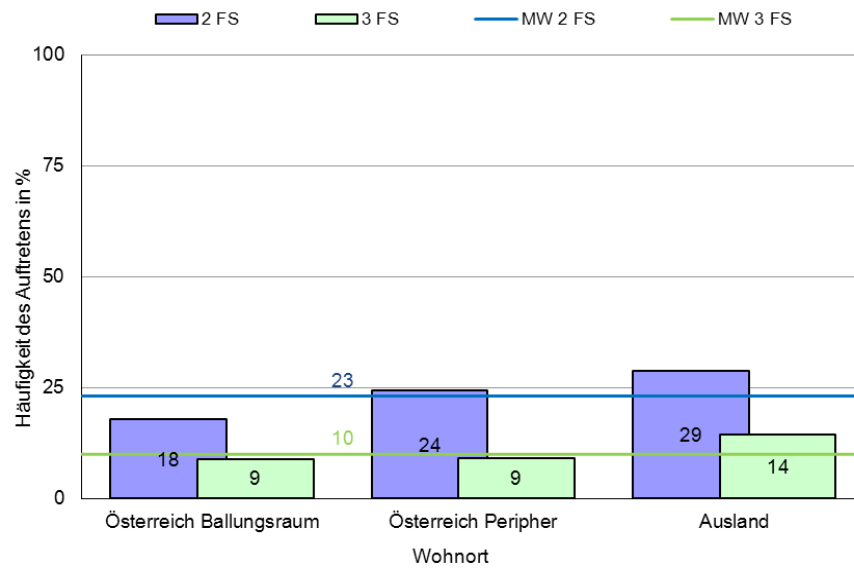


Abb. 5-9: Selbstbekenntnis zum dichten Auffahren auf zweistreifigen und mehrstreifigen Richtungsfahrbahnen abhängig vom Wohnort

Bei der Selbsteinschätzung zum Rechtsüberholen ist dies genau umgekehrt. Die größte Häufigkeit des Rechtsüberholens liegt bei den Bewohnern der österreichischen Ballungsräumen (im Mittel 12%) und die geringste weisen mit im Mittel 4% die Befragten aus dem Ausland auf (Abb. 5-10). Der Unterschied ist signifikant ($\alpha=0,013$). Dies lässt den Schluss zu, dass Ballungsraumbewohner, wenn sie mit LinksfahrerInnen konfrontiert sind, das Problem eher dadurch "lösen", dass sie rechts überholen anstatt zu versuchen, sie durch dichtes Auffahren zum Fahrstreifenwechsel zu bewegen. Möglicherweise liegt ihre Hemmschwelle, rechts zu überholen, niedriger, da sie aus ihrer Fahrpraxis eher das Nebeneinanderfahren (in Kolonnen) mit unterschiedlichen Geschwindigkeiten gewohnt sind als Bewohner aus peripheren Lagen. Personen aus dem Ausland dürften hingegen zur genau umgekehrten Strategie neigen; sie überholen seltener rechts, drängeln dafür öfter.

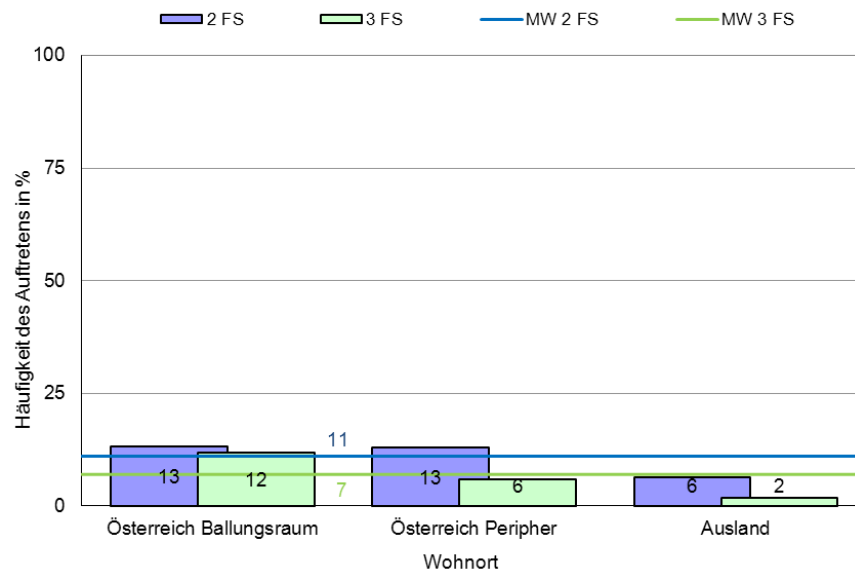


Abb. 5-10: Selbstbekenntnis zum Rechtsüberholen auf zweistreifigen und mehrstreifigen Richtungsfahrbahnen abhängig vom Wohnort

Analog zum dichten Auffahren neigen zum Rechtsüberholen wieder signifikant eher Personen mit hoher jährlicher Kilometerleistung ($\alpha=0,012$ zwischen Viel- und WenigfahrerInnen bzw. $\alpha=0,018$ zwischen VielfahrerInnen und der mittleren Gruppe) (Abb. 5-11) sowie Personen, die hauptsächlich beruflich unterwegs sind (beruflich 13% und privat 7%, $\alpha=0,005$). Wie beim Drängeln nimmt tendenziell auch das Rechtsüberholen mit stärker motorisierten Fahrzeugen zu, allerdings nicht signifikant und weniger stark ausgeprägt.

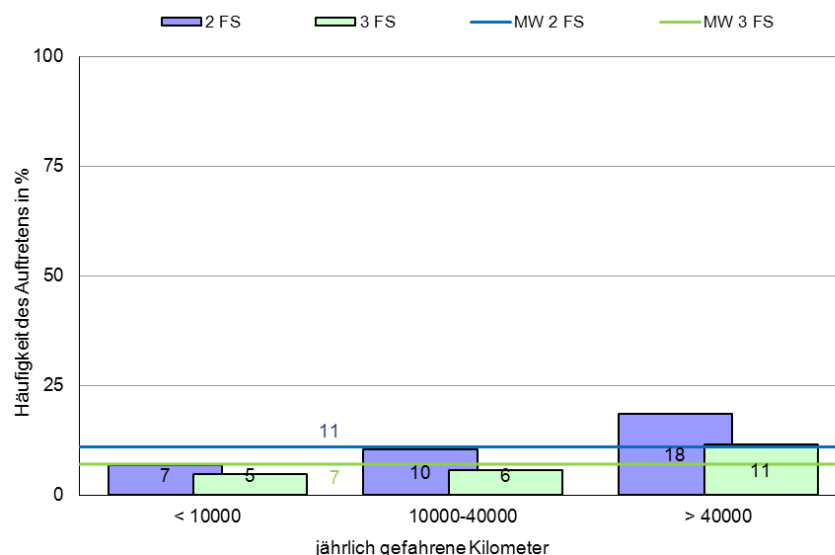


Abb. 5-11: Selbstbekenntnis zum Rechtsüberholen auf zweistreifigen und mehrstreifigen Richtungsfahrbahnen abhängig von den jährlich gefahrenen Kilometern

Einen Zusammenhang zwischen der Einschätzung der Disziplin auf den Autobahnen (Kap. 5.3.1) und dem beobachteten wie auch dem selbst ausgeübten Verhalten zeigt Tab. 5-3. Dabei wurden die Aussagen der mit der Disziplin sehr unzufriedenen Befragten, die sie mit den Noten 4 und 5 besonders schlecht beurteilten, mit jenen verglichen, die der Disziplin zumindest die Note 3 gaben. Hier zeigt sich, dass die "Unzufriedenen" das Drängeln auf zweistreifigen und das Rechtsüberholen auf dreistreifigen Richtungsfahrbahnen im Mittel viel häufiger beobachten als die "Zufriedenen" (was durchaus auch Gründe für die Unzufriedenheit mit der Disziplin sein können). Beim Eigenverhalten ist jedoch auffällig, dass die "Unzufriedenen" gerade auf den zweistreifigen Richtungsfahrbahnen ebenso oft drängeln wie die "Zufriedenen" und auf den dreistreifigen ebenso oft rechts überholen. Die wesentlichen Unterschiede im Eigenverhalten finden sich hingegen bei genau den beiden anderen Verhaltensweisen, dem Drängeln auf den dreistreifigen und dem Rechtsüberholen auf den zweistreifigen Abschnitten. Insgesamt sehen sich die mit der Disziplin unzufriedenen Befragten – wenig verwunderlich – selbst offenbar als vergleichsweise diszipliniert.

Tab. 5-3: Mittlere Häufigkeit von beobachtetem und selbst ausgeübtem Verhalten abhängig von der Einschätzung der Disziplin auf Autobahnen

	Häufigkeit [%]		
	"nie" = 0% "selten" = 33,3% "häufig" = 66,7% "sehr oft" = 100%		
Disziplin (Schulnote)	4 & 5 (n = 34)	1 & 2 & 3 (n = 171)	
beobachten			
Drängeln 2 Fs.	65	51	Unterschied signifikant ($\alpha = 0,005$)
Drängeln 3 Fs.	32	30	
Rechtsüberholen 2 Fs.	39	37	Unterschied fast signifikant ($\alpha = 0,057$)
Rechtsüberholen 3 Fs.	39	25	
selbst ausüben			
Drängeln 2 Fs.	25	22	Unterschied fast signifikant ($\alpha = 0,073$)
Drängeln 3 Fs.	4	11	
Rechtsüberholen 2 Fs.	7	12	Unterschied signifikant ($\alpha = 0,005$)
Rechtsüberholen 3 Fs.	6	7	

Zusammenfassend lässt sich feststellen, dass recht deutliche Zusammenhänge bestehen zwischen Geschlecht, Fahrpraxis, Motorleistung des Fahrzeugs, Fahrzweck (beruflich oder privat), Wohnort auf der einen Seite und dem Beobachten wie auch dem Ausüben von dichtem Auffahren und Rechtsüberholen auf der anderen Seite. Den allerdeutlichsten Einfluss hat jedoch die Fahrstreifenanzahl: auf zweistreifigen Richtungsfahrbahnen wird beides stets häufiger beobachtet und ausgeführt als auf drei- oder mehrstreifigen.

Werden FahrerInnen bedrängt und auch rechts überholt, liegt jedoch die Vermutung nahe, dass es sich um "vor sich hin fahrende" LinksfahrerInnen handeln könnte, die von anderen als "Linksbremsen" empfunden werden und denen das Missachten des Rechtsfahrgebots nicht zwangsläufig bewusst ist. Je geringer beispielsweise die jährliche Fahrleistung oder auch je schwächer das Fahrzeug motorisiert ist, desto öfter dürfte dies der Fall sein.

Umgekehrt weist ein eigenes Drängeln und Rechtsüberholen darauf hin, dass es sich um aktiv auf andere auflaufende LinksfahrerInnen ("Linksdrängler") handelt, also um FahrerInnen (offenbar vorwiegend Männer), die gerne zügig unterwegs sind. Hier darf weit eher unterstellt werden, dass zum einen das Rechtsfahrgebot dabei immer wieder durchaus bewusst missachtet wird. Zum anderen wird verbotener Weise rechts überholt (eher von Ballungsraumbewohnern) oder dicht aufgefahren (eher von Bewohnern peripherer Räume und von Ausländern), wenn man selbst auf LinksfahrerInnen aufläuft. Je höher die jährliche Kilometerleistung, je eher aus beruflichen Gründen gefahren wird und, in der Tendenz, je stärker die Motorleistung des Fahrzeugs, desto häufiger treten diese regelwidrigen Verhaltensweisen auf.

5.3.3 Wissensstand des Rechtsfahrgebots auf Autobahnen

Im zweiten Themenblock der Vor-Ort Befragung wurde der Wissensstand über das Rechtsfahrgebot überprüft. Insgesamt gaben 91% der Befragten an, von den Frauen ebenso wie von den Männern, dass sie das Rechtsfahrgebot kennen. Den restlichen 9% erläuterten die Interviewer die geltende Rechtsvorschrift.

Die Kenntnis des Rechtsfahrgebots ist bei Personen mit höher abgeschlossener Bildung, also mit Matura (95%), signifikant ($\alpha = 0,020$) weiter verbreitet als bei Personen ohne Matura (86%).

Hinsichtlich des Alters wie auch der Dauer des Führerscheinbesitzes zeigen die jeweils jüngsten Gruppen, 17 bis 24-jährige mit 82% sowie Führerscheinbesitz nicht länger als 4 Jahre mit 78%, eine deutlich schlechtere Kenntnis des Rechtsfahrgebots als der Rest der Befragten (im Mittel je 92%). Diese Unterschiede sind auffällig, wenngleich sie gemäß Prüfstatistik nicht signifikant sind. Dennoch können sie als Indiz dafür gesehen werden, dass doch einiges praktischer Fahrerfahrung erforderlich ist, bis sich die Kenntnis des Rechtsfahrgebots im entsprechend hohen Ausmaß manifestiert.

In diesem Zusammenhang wurde auch der in der ExpertInnenfokusgruppe geäußerten Vermutung nachgegangen (vgl. Kap. 4), dass die Art der Führerscheinprüfung einen Einfluss auf die Kenntnis des Rechtsfahrgebots haben könnte. 1998 wurde in Österreich die theoretische Führerscheinprüfung von der mündlichen auf eine Computerprüfung mit einem Multiple Choice Testverfahren umgestellt. Darin sind zwar Fragen zum Rechtsfahrgebot enthalten, diese befinden sich aber nicht im Autobahnfrageblock. Da Prüfungsfragen mit den möglichen Antworten bekannt sind, so wird vermutet, konzentrieren sich die Prüflinge in ihrer Vorbereitung nur mehr auf den Fragenkatalog bzw. das Auswendiglernen von Antworten, wodurch das Verständnis für Inhalte und Zusammenhänge seither merklich abgenommen habe. Tatsächlich zeigt sich seit der Einführung dieser Prüfungsart ist eine leichte, allerdings bei weitem nicht signifikante ($\alpha=0,443$) Verschlechterung des Wissensstands über das Rechtsfahrgebot (Abb. 5-12).

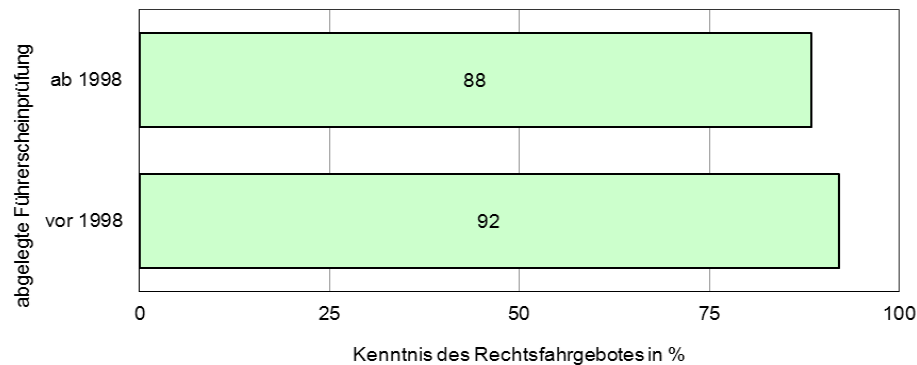


Abb. 5-12: Wissenstand über das Rechtsfahrgebot abhängig vom Zeitpunkt der Führerscheinprüfung (n = 202)

In den nächsten Fragen wurde die Kenntnis zur Gültigkeit des Rechtsfahrgebots in konkreten, speziellen Situationen getestet. Es wurde gefragt, ob das Rechtsfahrgebot gilt

- (1.) auf "Stadtautobahnen" mit einer 80 km/h Geschwindigkeitsbeschränkung (wie z.B. der A23 in Wien oder A7 durch Linz);
- (2.) wenn niemanden durch das Linksfahren behindert wird;
- (3.) wenn man mit der erlaubten Höchstgeschwindigkeit unterwegs ist.

Allgemein liegt der Wissensstand zu den Fragen (2.) und (3.) durchaus im Bereich der generellen Kenntnis des Rechtsfahrgebots. Nur 6% der Befragten bei Frage (2.) und 4% bei Frage (3.) gaben an, sie nicht beantworten zu können, weil sie es nicht wissen. Die anderen lagen mit ihren Antworten bei Frage (2.) im Mittel zu 92% und bei Frage (3.) zu 93% richtig. Bei Frage (1.) hingegen herrschte weit mehr Unsicherheit. 11% konnten hier keine Antwort geben und die Richtigkeit der Antworten der anderen fiel mit im Mittel 87%

signifikant ($\alpha=0,015$) schlechter aus als jene zur generellen Kenntnis des Rechtsfahrgebots. Die größte Unsicherheit bezüglich der Gültigkeit des Rechtsfahrgebots herrscht also auf Autobahnabschnitten mit Stadtautobahncharakteristik.

Personen mit höherem Bildungsniveau, also die Gruppe mit Matura, waren abermals stets deutlich besser über die Gültigkeit des Rechtsfahrgebots informiert als jene ohne Matura, bei den Fragen (1.) ($\alpha=0,027$) und (3.) ($\alpha=0,020$) sogar signifikant besser.

Betrachtet man, wie weiter oben, die Dauer des Führerscheinbesitzes, zeigen sich wiederum interessante Tendenzen (Tab. 5-4). Während sich hier Führerscheinneulinge bei den Fragen (2.) und (3.) vergleichsweise schlechter informiert zeigen, sind dies bei Frage (1.) jene, die den Führerschein schon lange, über 15 Jahre, besitzen. Zudem konnten von ihnen 13% gar keine Antwort geben (zum Vergleich: von den anderen waren es 8%). Wie bei der allgemeinen Kenntnis des Rechtsfahrgebots sind die Unterschiede jedoch nicht signifikant.

Tab. 5-4: Wissenstand über Einzelfragen zur Gültigkeit des Rechtsfahrgebots abhängig von der Dauer des Führerscheinbesitzes

Dauer Führerscheinbesitz [Jahre]	Zustimmung [%]		
	"nein" = 0%	"kommt darauf an" = 50%	"ja" = 100%
	Frage (1.) Stadtautobahn (Limit 80 km/h)	Frage (2.) (niemand behindert)	Frage (3.) (mit erlaubter Höchst- geschw. unterwegs)
≤ 4	94	88	88
5 - 14	92	90	97
15 – 24	82	93	90
> 24	85	93	93

Auffallend ist, dass WenigfahrerInnen (unter 10.000 km pro Jahr) stets am besten Bescheid wussten. Befragte mit besonders hoher Fahrleistung, welche naturgemäß oft mit einem großen Anteil an beruflichen Autobahnfahrten einhergeht, zeigten sich hingegen nur bei Frage (3.) gut informiert. Hingegen fiel ihr Wissensstand bei Frage (2.) und vor allem bei Frage (1.), dort auch signifikant, gegenüber den WenigfahrerInnen ab. Die Antwort auf diese wussten auch Personen, die überwiegend beruflich unterwegs sind, signifikant schlechter als solche, bei denen die privaten Autobahnfahrten überwiegen (Tab. 5-5).

Tab. 5-5: Wissenstand über Einzelfragen zur Gültigkeit des Rechtsfahrgebots abhängig von den jährlich gefahrenen Kilometern sowie vom Fahrzweck

Jährlich gefahrene Kilometer	Zustimmung [%]		
	"nein" = 0%	"kommt darauf an" = 50%	"ja" = 100%
	Frage (1.) Stadtautobahn (Limit 80 km/h)	Frage (2.) (niemand behindert)	Frage (3.) (mit erlaubter Höchstgeschw. unterwegs)
< 10.000	95 ^{*)}	97	95
10.000 – 40.000	89	91	92
> 40.000	72 ^{*)}	88	95
berufl. unterwegs	79 ^{**)}	88	94
privat unterwegs	92 ^{**)}	95	91

^{*)} Unterschied signifikant ($\alpha = 0,008$) ^{**)} Unterschied signifikant ($\alpha = 0,025$)

Zum Ende dieses Themenblocks wurde der Sinn des Rechtsfahrgebots hinterfragt. Das Rechtsfahrgebot gäbe es, um

- die Verkehrssicherheit zu erhöhen,
- um den Verkehr flüssiger zu halten, oder aber
- es bringt auf Autobahnen nichts.

Nach Meinung der Befragten (Tab. 5-6) dient das Rechtsfahrgebot am meisten der Verkehrssicherheit (im Mittel 91% Zustimmung). Signifikant weniger, doch immerhin im Mittel noch 85% Zustimmung findet die Aussage, dass es den Verkehr flüssiger hält. Die bewusst provozierende Negativ-Aussage, es bringe nichts, findet hingegen mit im Mittel nur 11% höchst signifikant weniger Zustimmung als die beiden Positiv-Aussagen.

Tab. 5-6: Meinung zum Sinn des Rechtsfahrgebots auf Autobahnen

Zustimmung [%]		
"trifft nicht zu" = 0%	"trifft eher nicht zu" = 33,3%	"trifft eher zu" = 66,7% "trifft zu" = 100%
Rechtsfahrgebot		
für Verkehrssicherheit	für flüssigen Verkehr	bringt nichts
91 ^{*)}	85 ^{*)}	11 ^{**)}

^{*)} Unterschied signifikant ($\alpha = 0,016$) ^{**)} Unterschied zu beiden anderen signifikant ($\alpha = 0,000$)

Vom Sinn des Rechtsfahrgebots bezüglich der Erhöhung der Verkehrssicherheit sind Pkw-LenkerInnen von Fahrzeugen über 100 kW signifikant weniger überzeugt als jene von schwächer motorisierten Fahrzeugen (Tab. 5-7).

Tab. 5-7: Zustimmung zur Aussage, das Rechtsfahrgebot erhöht die Verkehrssicherheit abhängig von der Motorleistung des Fahrzeugs

Zustimmung [%]		
"trifft nicht zu" = 0% "trifft eher nicht zu" = 33,3% "trifft eher zu" = 66,7% "trifft zu" = 100%		
Motorleistung [kW]		
bis 60	95	93 ^{*)}
61 - 100	92	
> 100	85 ^{*)} ^{*)} Unterschied signifikant ($\alpha = 0,023$)	

Weitere tendenzielle, allerdings statistisch nicht signifikante Auffälligkeiten zum Argument der Verkehrssicherheitswirkung sind, dass die jüngste Gruppe (17 bis 24-jährige, Zustimmung im Mittel 85%, davon die Männer nur 77%; Abb. 5-13) sowie auch jene mit maximal 4 Jahre Führerscheinbesitz (81%) dem Argument der Verkehrssicherheit vergleichsweise skeptischer gegenüberstehen als die ab 25-jährigen (92%) sowie ab 5 Jahre Führerscheinbesitz (92%). Ähnlich sehen es auch WenigfahrerInnen mit unter 10.000 km Jahresfahrleistung (89%) vor allem im Vergleich zu VielfahrerInnen über 40.000 km mit im Mittel 94% Zustimmung.

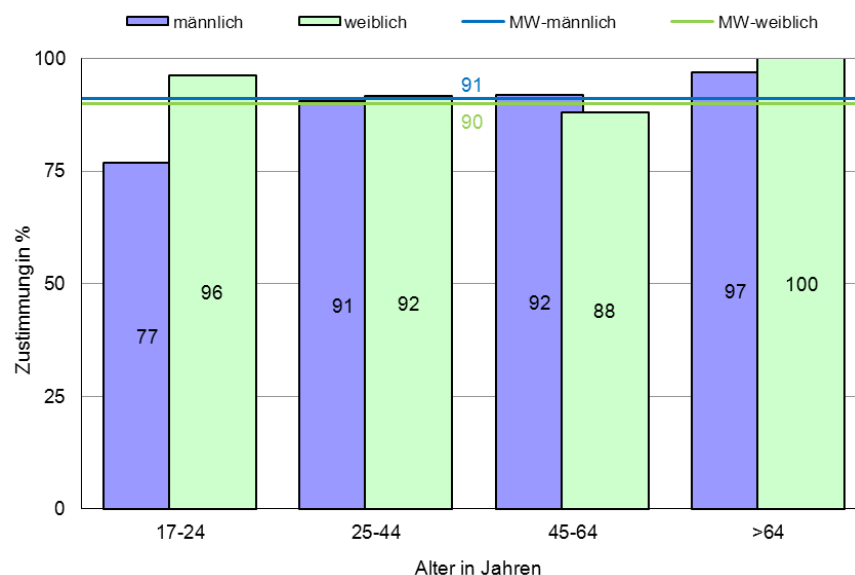


Abb. 5-13: Das Rechtsfahrgebot gibt es, um die Verkehrssicherheit zu erhöhen abhängig vom Alter

Vergleichsweise skeptischer erweisen sich auch Personen ohne Matura (Zustimmung im Mittel 89%) sowie nicht berufstätige (77%). Letzterer ist gleichzeitig der geringste Zustimmungswert, jedoch aufgrund der geringen Anzahl von nur 10 Befragten statistisch nicht aussagekräftig.

Erwähnt sei auch, dass Befragte aus Ballungsräumen (88%) dem Sicherheitsargument im Mittel etwas weniger abgewinnen können als jene aus peripheren Regionen (92%) oder Ausländer (91% Zustimmung). Dies wirkt insofern plausibel, als Ballungsraumbewohner tendenziell öfter auf stark befahrenen Autobahnabschnitten mit zahlreichen Geschwindigkeitsbeschränkungen und einem generell niedrigerem und oft auch homogenerem Geschwindigkeitsniveau als auf der freien Strecke unterwegs sind. Auf solchen Abschnitten wird die Sicherheitswirkung des Rechtsfahrgebots offenbar weniger stark wahrgenommen.

Zur Aussage, das Rechtsfahrgebot gäbe es, um den Verkehr flüssiger zu halten, zeigt sich eine oftmals gegenläufige Tendenz. Hier sind es signifikant die ganz Jungen (95%; Abb. 5-14) und tendenziell jene mit kurzem Führerscheinbesitz (91%) oder auch die nicht berufstätigen (97%), welche den Sinn des Rechtsfahrgebots vor allem darin sehen. Hingegen erkennen die Älteren über 64 Jahre (76%) oder die Langzeitführerscheinbesitzer (82%) vergleichsweise wenig positive Wirkung auf den Verkehrsfluss.

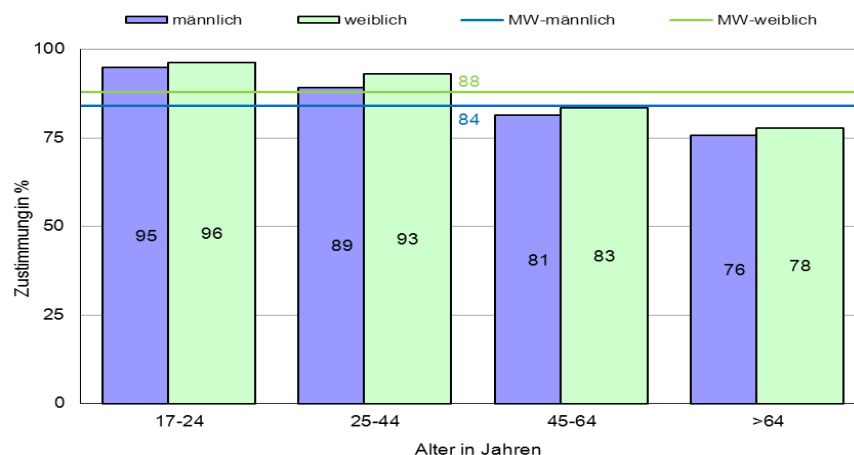


Abb. 5-14: Das Rechtsfahrgebot gibt es, um den Verkehr flüssiger zu halten abhängig vom Alter

Allerdings gibt es auch ähnliche Tendenzen wie zuvor bei der Verkehrssicherheit. So stimmen auch bei der Flüssigkeit LenkerInnen der schwächer motorisierten Pkw der Aussage deutlich mehr zu (im Mittel 90%) als die anderen (84%) und ebenso die VielfahrerInnen (90%) mehr als die WenigfahrerInnen (85%).

Während in Westösterreich Befragte von der Wirkung des Rechtsfahrgebots auf die Verkehrssicherheit im Mittel etwas weniger überzeugt sind als in Ostösterreich Befragte, meinen mit einer Zustimmung von 94% signifikant mehr von ihnen ($\alpha=0,001$), es diene der Flüssigkeit des Verkehrs. In Ostösterreich Befragte stimmen dem im Mittel nur zu 83% zu.

Dies ist jedoch abermals stark von der Meinung der ausländischen LenkerInnen geprägt, deren Anteil im Westen wesentlich höher ist als im Osten (vgl. Kap. 5.3.1). Sie stimmten der Aussage zur Flüssigkeit mit 91% zwar nicht signifikant, aber erheblich deutlicher zu als Personen mit Wohnsitz in Österreich (83%).

Die unterschiedliche Motorleistung ergibt keine Unterschiede in eine bestimmte Richtung.

Die dritte, provozierende, Aussage, dass das Rechtsfahrgebot auf Autobahnen nichts bringe, fand nur im Mittel 11% Zustimmung. Von jenen 13 Personen, die das Rechtsfahrgebot auf Autobahnen völlig ablehnten, hatten 7 Personen ihren Wohnsitz im Ausland. Die ausländischen LenkerInnen mit einer mittleren Zustimmung von 23% sind es auch, die von allen betrachteten Subgruppen vom Sinn des Rechtsfahrgebots am wenigsten überzeugt waren. Sowohl Befragte aus österreichischen Ballungsräumen mit im Mittel nur 8% als auch aus der Peripherie (9%) meinen dasselbe signifikant seltener ($\alpha=0,042$ bzw. $\alpha=0,038$). Ein signifikanter Unterschied ($\alpha=0,028$) zeigt sich auch zwischen im Westen und Osten befragten Personen (Zustimmung im Westen im Mittel 21% bzw. im Osten 8%). Dies ist jedoch wieder stark auf den Einfluss der ausländischen LenkerInnen zurückzuführen (vgl. oben).

LenkerInnen der am stärksten motorisierten Fahrzeugkategorie meinen im Mittel signifikant häufiger als die anderen, das Rechtsfahrgebot bringe nichts. Dies ist insofern überraschend, da man gerade von dieser Gruppe annehmen könnte, besonders am Rechtsfahren schwächer motorisierter Fahrzeuge interessiert zu sein. Handelt es sich bei dieser Gruppe jedoch vorwiegend um "Linksdränger" und beziehen sie die Frage auf das Eigenverhalten, wird das Ergebnis plausibel. Zur Einhaltung des Rechtsfahrgebots müssten sie ja – vielleicht öfter als sie es derzeit tun – den Fahrstreifen wechseln.

Hingegen meint die Gruppe der Personen mit einer Dauer des Führerscheinbesitzes bis 4 Jahre signifikant seltener als die anderen, das Rechtsfahrgebot bringe nichts, im Mittel zu nur 2% im Vergleich zu 12% (Tab. 5-8). In der Tendenz ähnlich sieht es die jüngste Altersgruppe (Zustimmung 5%) im Vergleich zu den ab 24-jährigen (12%).

Tab. 5-8: Zustimmung zur Aussage, das Rechtsfahrgebot auf Autobahnen bringt nichts abhängig von der Motorleistung des Fahrzeugs und von der Dauer des Führerscheinbesitzes

Zustimmung [%]		
"trifft nicht zu" = 0% "trifft eher nicht zu" = 33,3% "trifft eher zu" = 66,7% "trifft zu" = 100%		
Motorleistung [kW]		
bis 60	5	7 ^{*)}
61 - 100	8	
> 100	16 ^{*)} ^{*)} Unterschied signifikant ($\alpha = 0,042$)	
Dauer Führerscheinbesitz [Jahre]		
≤ 4	2 ^{**) **)} Unterschied signifikant ($\alpha = 0,000$)	
5 - 14	12	12 ^{**) **)}
15 – 24	14	
> 24	12	

Zusammenfassend betrachtet stellt sich der Wissensstand über das Rechtsfahrgebot auf Autobahnen als durchaus recht gut dar. Einiges deutet darauf hin, dass die Kenntnis des Rechtsfahrgebots mit höherem Bildungsgrad, vor allem aber mit zunehmender praktischer Fahrerfahrung ebenfalls zunimmt.

Die allgemein größten Unsicherheiten zur Gültigkeit des Rechtsfahrgebots herrschen auf Abschnitten mit "Stadtautobahncharakteristik"; dort gibt es auch die meisten deutlichen Unterschiede zwischen verschiedenen Gruppen von Befragten. In speziellen Situationen, wie der Gültigkeit des Rechtsfahrgebots, wenn man durch das Linksfahren niemand behindert oder mit Höchstgeschwindigkeit unterwegs ist, zeigte sich die Gruppe der Führerscheinneulinge auffallend schlechter informiert als die anderen – ein Indiz für ein gewisses Verbesserungspotenzial bei der Ausbildung und/oder der Führerscheinprüfung.

Groß ist die Zustimmung zur Sinnhaftigkeit des Rechtsfahrgebots, wobei hier der positiven Wirkung auf die Verkehrssicherheit allgemein ein noch höherer Stellenwert eingeräumt wird als der positiven Wirkung auf den Verkehrsfluss. Ähnlich der Regelkenntnis scheint es auch hier, dass mit zunehmender Fahrtroutine – und damit möglicherweise auch einer höheren Anzahl an schlechten Eigenerfahrungen mit LinksfahrerInnen – das Sicherheitsargument an Bedeutung gewinnt (und im Gegenzug das Verkehrsflussargument tendenziell an Bedeutung verliert). Die Zustimmung der Ballungsraumbewohner (respektive Anrainern von "Stadtautobahnen") ist hier allerdings vergleichsweise geringer.

Abgelehnt, im Sinne von das Rechtsfahrgebot bringt auf Autobahnen nichts, wird es, egal welche Gruppe man betrachtet, immer nur von einer kleinen Minderheit, eher stark z.B. von Befragten mit Wohnsitz im Ausland oder FahrerInnen von Pkw mit hoher Motor-

leistung. Hingegen kann die Gruppe der ganz Jungen bzw. der Führerscheinneulinge diesem Argument besonders wenig abgewinnen.

5.3.4 Beobachten und selbst Ausüben von Linksfahren

Erst in diesem Themenblock wurde den Befragten mitgeteilt, dass das Interview das Thema Linksfahren auf Autobahnen zum Gegenstand hat. Dabei wurde erläutert, dass man unter Linksfahren "das Fahren auf dem linken oder mittleren Fahrstreifen" versteht, "obwohl man eigentlich nach rechts wechseln könnte". Die Skalierung der vier Antwortmöglichkeiten reicht wieder von "nie" 0%, über "selten" = 33,3%, "häufig" = 66,7% bis zu "sehr oft" mit 100%.

Zuerst wurde gefragt, wie oft es vorkommt, dass Befragte andere Autofahrer am linken Fahrstreifen beobachten, obwohl diese nach rechts wechseln könnten. Insgesamt 83% aller Befragten geben an, das Linksfahren anderer "häufig" (47%) oder "sehr oft" (36%) zu beobachten. Nur 1% der Befragten gibt an, dass Sie nie jemanden beim Linksfahren beobachten. Die mittlere Häufigkeit der Beobachtungen aller Befragten beträgt 73%.

Signifikante Unterschiede bei der Häufigkeit des Beobachtens von LinksfahrerInnen sind festzustellen bei der höchsten abgeschlossenen Ausbildung der Befragten (Tab. 5-9). Personen ohne Matura geben im Mittel zu 77% an, dass sie solche Beobachtungen machen, und jene mit Matura zu 70%. LenkerInnen, die vorwiegend beruflich auf der Autobahn unterwegs sind, beobachten mit im Mittel 79% LinksfahrerInnen ebenfalls signifikant häufiger als die vorwiegend privat fahrenden (69%). Die Beobachtungen werden auch vermehrt in Ostösterreich (76%) im Vergleich zu Westösterreich (63%) angegeben. In diesem Fall spielt der im Westen höhere Anteil der ausländischen Befragten keine Rolle, da hinsichtlich des Wohnorts keine nennenswerten Unterschiede festzustellen sind.

Tab. 5-9: Zustimmung zur Aussage, dass man andere AutofahrerInnen beim Linksfahren beobachtet abhängig von Ausbildung, vorwiegendem Zweck der Autobahnfahrten und Befragungsort

Zustimmung [%]		
"nie" = 0% "selten" = 33,3% "häufig" = 66,7% "sehr oft" =100%		
Bildung		
ohne Matura	77	Unterschied signifikant $\alpha = 0,035$
mit Matura	70	
Autobahnfahrten vorwiegend		
beruflich	79 ^{*)}	*) Unterschied signifikant $\alpha = 0,022$
privat	69 ^{*)}	
beides etwa gleich	72	
Befragungsort		
Ostösterreich	76	Unterschied signifikant $\alpha = 0,000$
Westösterreich	63	

Wie in Abb. 5-15 dargestellt, gibt es hinsichtlich der Beobachtung von LinksfahrerInnen abhängig von Geschlecht und Alter keine nennenswerten Unterschiede.

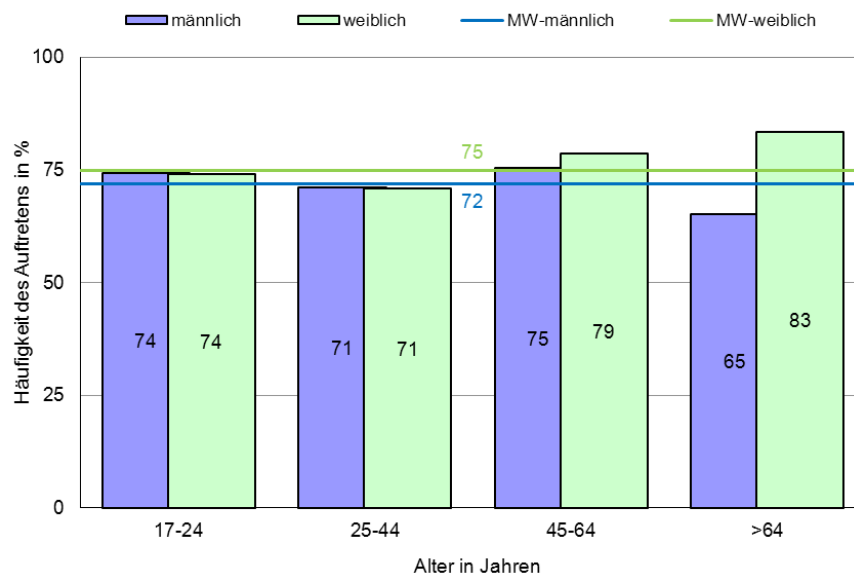


Abb. 5-15: Beobachten des Linksfahrens abhängig von Geschlecht und Alter

Anschließend wurden die Teilnehmer der Befragung nach einem Selbstbekenntnis zum Linksfahren gefragt. Insgesamt geben 18% der Befragten zu, "häufig" (15%) oder "sehr oft" (3%) auf dem linken oder mittleren Fahrstreifen zu fahren, obwohl sie eigentlich nach rechts wechseln könnten. Der Großteil (49%) der Befragten macht es "selten". Am anderen Ende der Skala sind es fast ein Drittel (32%), die von sich behaupten, dies nie zu tun.

Die mittlere Häufigkeit des Eingeständnisses, LinksfahrerIn zu sein, beträgt 30%. Das ist weniger als die Hälfte der Häufigkeit des Beobachtens von anderen LinksfahrerInnen (vgl. oben) und der Unterschied ist – wenig überraschend – signifikant ($\alpha=0,000$).

Es geben signifikant ($\alpha=0,015$) mehr Frauen (Mittelwert der Häufigkeit 36%) zu, dass sie links fahren als Männer (27%). Tendenziell gibt auch die Gruppe der jüngeren Befragten eher an, das Rechtsfahrgebot zu missachten, als ältere Personen (Abb. 5-16). Allerdings erreicht hier auch der auffälligste Unterschied, jener zwischen den Ältesten und den anderen, mit $\alpha=0,053$ nicht ganz das 5%-Niveau der statistischen Signifikanz.

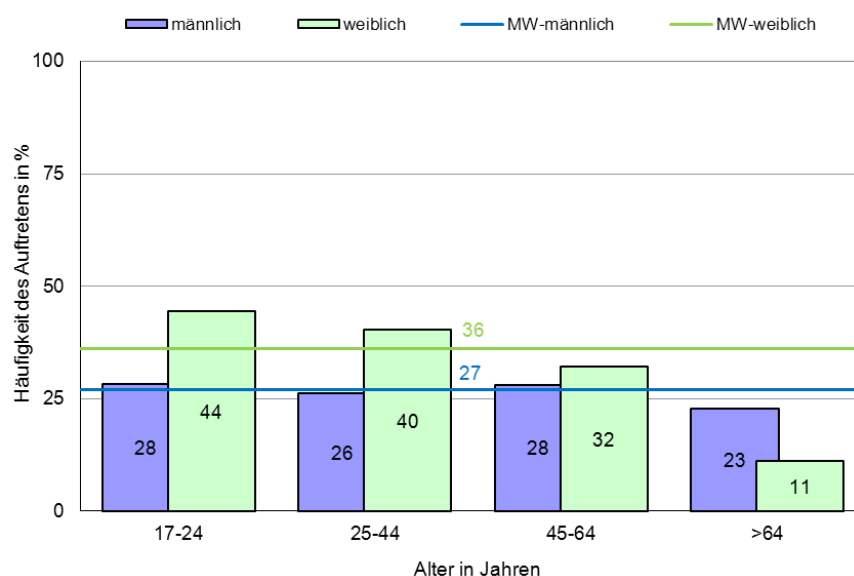


Abb. 5-16: Zustimmung zur Aussage, dass man selbst LinksfahrerIn ist, abhängig von Geschlecht und Alter

Ein auffallendes Merkmal bei der Selbsteinschätzung ist die Länge der derzeitigen Autobahnfahrt, während der die Befragung erfolgte. Personen, die gerade auf einer sehr langen Fahrt (über 300 km) unterwegs waren, gaben mit im Mittel 42% signifikant häufiger zu als die anderen, das Rechtsfahrgebot nicht einzuhalten. Dies ist gleichzeitig der mit Abstand höchste Wert aller Subkategorien.

Analog zum Beobachten des Linksfahrens (vgl. oben) üben die im Osten Befragten es selbst signifikant häufiger aus als jenen im Westen (Tab. 5-10), aus deren Antworten mit 20% der kleinsten Wert aller Subkategorien hervorgeht. Auch dieses Mal dürfte der im Westen höhere Anteil der ausländischen Befragten wenig Einfluss haben, wenngleich diese gemäß ihren Abgaben etwas seltener links fahren (27%) als die Österreicher (31%).

Der Bildungsgrad spielt beim Selbstbekenntnis ebenfalls eine, allerdings nicht signifikante, Rolle. Die Häufigkeit liegt hier bei 27% ohne Matura und 32% mit Matura, also genau umgekehrt wie zuvor beim Beobachten von LinksfahrerInnen.

Tab. 5-10: Zustimmung zur Aussage, dass man selbst LinksfahrerIn ist, abhängig von der Länge der jetzigen Autobahnfahrt, dem Befragungsort und der Ausbildung

Zustimmung [%]		
"nie" = 0% "selten" = 33,3% "häufig" = 66,7% "sehr oft" =100%		
Länge der jetzigen Autobahnfahrt		
< 40 km	29	27*)
40 – 300 km	26	
> 300 km	42*) *) Unterschied signifikant ($\alpha = 0,001$)	
Befragungsort		
Ostösterreich	33	Unterschied signifikant ($\alpha = 0,001$)
Westösterreich	20	
Bildung		
ohne Matura	27	$\alpha = 0,187$
mit Matura	32	

Bringt man das Selbstbekenntnis zum Linksfahren in Zusammenhang zum Wissensstand über das Rechtsfahrgebot (Kap. 5.3.3), ergibt sich bei der allgemeinen Kenntnis des Rechtsfahrgebots kaum ein Unterschied zwischen Befragten, die es "nie" oder "selten" tun und jenen, die "häufig" oder "sehr oft" LinksfahrerIn sind (Tab. 5-11). Gleiches gilt für die Frage nach der Gültigkeit auf "Stadtautobahnen", wo generell die größte Unsicherheit herrschte. Hingegen wissen die "bekenennenden" LinksfahrerInnen bei der Frage, ob es beim Fahren mit erlaubter Höchstgeschwindigkeit gilt, bereits deutlich besser Bescheid und bei der Frage nach der Gültigkeit, wenn man beim Linksfahren niemanden behindert, sogar signifikant besser. Dies ist auch plausibel, denn so einem nicht klar ist, dass man gegen das Rechtsfahrgebot verstößt, wird man sich selbst schwerlich des Linksfahrens bezichtigen.

Tab. 5-11: Kenntnis des Rechtsfahrgebots und Wissenstand über Einzelfragen zu dessen Gültigkeit abhängig vom Selbstbekenntnis zum Linksfahren

	Zustimmung [%]			
	"nein" = 0%	"kommt darauf an" = 50%		"ja" = 100%
selbst LinksfahrerIn	Kenntnis Rechtsfahrgebot	Frage (1.) Stadtautobahn (Limit 80 km/h)	Frage (2.) (niemand behindert)	Frage (3.) (mit erlaubter Höchstgeschw. unterwegs)
"nie" od. "selten"	91 (n=166)	87 (n=147)	90 ^{*)} (n=158)	92 (n=159)
"häufig" od. "sehr oft"	92 (n=37)	85 (n=33)	98 ^{*)} (n=33)	96 (n=35)

^{*)} Unterschied signifikant ($\alpha = 0,003$)

Zusammenfassend lässt sich feststellen, dass über 80% der Befragten andere beim Linksfahren häufig oder sehr oft beobachten bzw. fast niemand nie. Vor allem in Ostösterreich Befragte, solche ohne Matura und FahrerInnen, die vorwiegend beruflich auf der Autobahn unterwegs sind, berichten besonders häufig von dieser Regelverletzung.

Im Unterschied dazu fährt jeder Dritte nie links bzw. bekennt sich lediglich weniger als ein Fünftel der Befragten dazu, das Rechtsfahrgebot häufig oder sehr oft zu missachten. Das Eingeständnis, selbst LinksfahrerIn zu sein, kommt am ehesten noch von Frauen, von in Ostösterreich Befragten, von Befragten mit Matura und, tendenziell, von jüngeren Befragten. Zudem erhöhen auch lange Autofahrten offenbar die Linksfahrneigung.

Diese enorme Diskrepanz zwischen dem "Beobachten" und dem "selbst Ausüben" von Linksfahren zeigt eindrucksvoll den Unterschied in der subjektiven Auslegung, was überhaupt als "Linksfahren" wahrgenommen wird. Bei anderen ist man hier offenbar wesentlich kritischer und auch empfindlicher als bei einem selbst. Wäre das nicht so, müssten das Beobachten und das selbst Ausüben, zumindest theoretisch, etwa die gleichen Häufigkeiten zeigen, da jedes selbst Ausüben gleichzeitig von anderen zu beobachten wäre.

5.3.5 Störung durch Linksfahren

Die Häufigkeit, wie oft man sich durch das Linksfahren anderer gestört fühlt, wurde ebenfalls auf der vierteiligen Skala von "nie" (0%) bis "sehr oft" (100%) beantwortet. Je nach Beantwortung der Frage wurde anschließend versucht genauer zu fragen, wo das Linksfahren eher stört bzw. eher beobachtet wird.

Generell wird das Linksfahren von rund drei Viertel der Befragten (73%) als zumindest selten störend empfunden bzw. fühlen sich 43% der Befragten sogar "häufig" (30%) oder "sehr oft" (13%) gestört.

Die mittlere Häufigkeit der Angabe, sich durch LinksfahrerInnen gestört zu fühlen, beträgt 43%. Damit stört das Linksfahren anderer signifikant seltener, als es beobachtet wird, aber signifikant häufiger, als es selbst ausgeübt wird (jeweils $\alpha=0,000$).

Männer (im Mittel 46%) stört Linksfahren eher als Frauen (im Mittel 37%), wobei dieser Unterschied jedoch gemäß der Prüfstatistik knapp nicht signifikant ist ($\alpha=0,068$). Hinsichtlich des Alters gibt es hier keine auffälligen Tendenzen (Abb. 5-17).

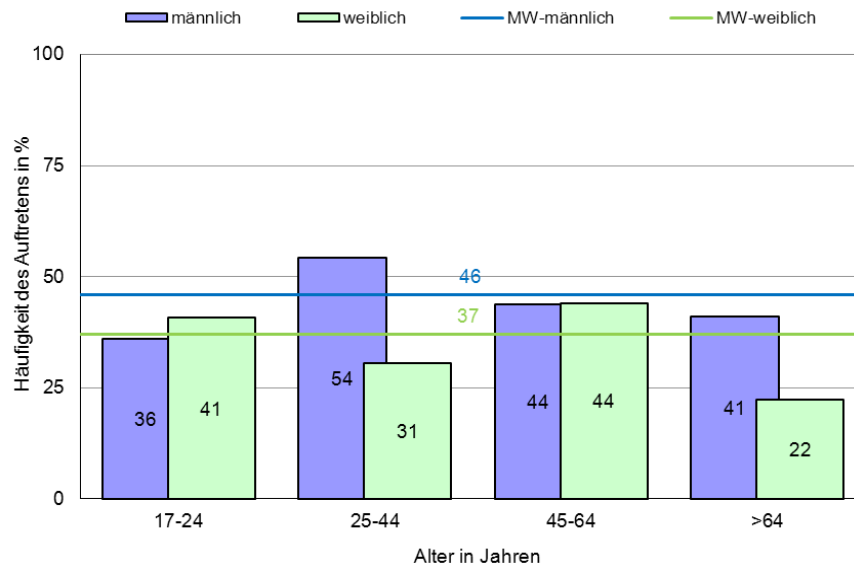


Abb. 5-17: Zustimmung zur Aussage, dass man sich durch LinksfahrerInnen gestört fühlt, abhängig von Geschlecht und Alter

Wie zuvor bei der Selbsteinschätzung hat die Länge der derzeitigen Autobahnfahrt einen bedeutenden Einfluss. Gerade jene Personen, die bei einer Fahrt über 300 km Länge befragt wurden und die gleichzeitig den größten LinksfahrerInnenanteil stellen, fühlen sich mit im Mittel 32% durch andere LinksfahrerInnen signifikant am wenigsten von allen Subkategorien gestört. Ähnliches gilt auch für Personen, die auf Autobahnen vorwiegend privat unterwegs sind. Sie fühlen sich mit im Mittel 38% signifikant weniger gestört als solche, die vorwiegend beruflich fahren (im Mittel 51%). In Westösterreich Befragte, die seltener andere beim Linksfahren beobachten wie es auch selbst seltener ausüben, fühlen sich auch seltener dadurch gestört, wenngleich der Unterschied zu den in Ostösterreich befragten hier nicht signifikant ist (Tab. 5-12).

Andere Einflussgrößen, wie Bildung, Alter, Führerscheindauer, Wohnort oder die jährliche Kilometerleistung, haben keinen nennenswerten oder gar signifikanten Einfluss auf die Verteilung der Antworten.

Tab. 5-12: Zustimmung zur Aussage, dass man sich durch LinksfahrerInnen gestört fühlt, abhängig von der Länge der jetzigen Autofahrt, dem vorwiegenden Zweck von Autofahrten und dem Befragungsort

Zustimmung [%]		
"nie" = 0% "selten" = 33,3% "häufig" = 66,7% "sehr oft" =100%		
Länge der jetzigen Autobahnfahrt		
< 40 km	48	45 ^{*)}
40 – 300 km	45	
> 300 km	32 ^{*)} ^{*)} Unterschied signifikant (α = 0,013)	
Autobahnfahrten vorwiegend		
beruflich	51 ^{**)}	**) Unterschied signifikant (α = 0,032)
privat	38 ^{**)}	
beides etwa gleich	41	
Befragungsort		
Ostösterreich	45	α = 0,135
Westösterreich	37	

Mit Hilfe der nächsten Fragen (siehe im Anhang 1 die Fragen 25-1 bis 25-5) sollten jene Autobahnabschnitte bzw. Situationen identifiziert werden, an denen das Linksfahren anderer am stärksten als störend empfunden wird. Naheliegender Weise wurden diese Fragen nur jenen rund drei Viertel der Befragten gestellt, welche sich gemäß Frage 24 zumindest selten gestört fühlten. Antwortmöglichkeiten waren jeweils das eine, das andere, beide oder weder noch. Letztere ergab zwar kaum Sinn und wurde auch nur selten genannt, es sollte aber auch besonders unentschlossenen Personen eine Antwortmöglichkeit geboten werden. Kurz beschrieben sind nachfolgend jene Gruppen, bei welchen sich bei mehreren der gestellten Fragen nennenswerte Unterschiede zeigten.

(1.) Stört Linksfahren eher auf Stadtautobahnen oder auf Überlandautobahnen?

Sehr deutlich macht sich bemerkbar, dass das Linksfahren am meisten auf Überlandabschnitten stört. Es stört eher dort gaben 50% der Befragten an, eher auf Abschnitten mit dem Charakter einer Stadtautobahn hingegen nur 13%. Nimmt man den Anteil jener, die sich auf beiden gestört fühlen, jeweils hinzu, ergibt sich, dass sich vom Linksfahren anderer

- 48% auf Stadtautobahnen und
 - 85% auf Überlandautobahnen
- gestört fühlen (Tab. 5-13).

Tab. 5-13: Störendes Linksfahren anderer auf Stadt- und Überlandautobahnen (in [%] von 151 Befragten)

	auf Stadt- autobahnen	auf Überland- autobahnen	weder noch + k.A.
alle Befragten	48	85	3
Alter [Jahre]			
17-24	56	78	6
25-44	45	85	4
45-64	42	88	2
> 64	63	84	0
Bildung			
ohne Matura	58	89	0
mit Matura	39	83	5
Wohnort			
Ö - Ballungsraum	60	81	2
Ö - Peripher	39	87	1
Ausland	52	90	3
Motorleistung des Pkw [kW]			
bis 60	61	71	7
61 – 100	56	88	0
> 100	27	88	4
jährlich gefahrene Kilometer			
< 10.000	54	77	8
10.000 – 40.000	50	86	2
> 40.000	33	87	0
Autobahnfahrten vorwiegend			
beruflich	41	93	0
privat	49	84	3
beides etwa gleich	56	74	6
Länge der jetzigen Autobahnfahrt			
< 40 km	50	96	0
40 – 300 km	45	83	3
> 300 km	58	83	4

Die ganz Jungen wie auch die Ältesten fühlen sich auf Stadtautobahnen weitaus stärker durch LinksfahrerInnen gestört als die anderen. Dies könnte als Indiz für eine gewisse Überforderung bei diesen Altersgruppen hinsichtlich der bei Autobahnstrecken im Ballungsraumbereich in der Regel vergleichsweise hohen fahrerischen Anforderungen gewertet werden.

Personen ohne Matura empfinden die Störung durch LinksfahrerInnen generell stärker als Personen mit Matura, und dies ganz besonders auf Stadtautobahnen.

Wenig überraschend, fühlen sich Ballungsraumbewohner auf Stadtautobahnen weit mehr gestört als Personen mit einem Wohnsitz in der Peripherie. Ausländische LenkerInnen fühlen sich sowohl auf Stadt- wie auch Überlandautobahnen überproportional oft gestört.

Mit zunehmender Motorleistung wie auch jährlicher Kilometerleistung nimmt der Anteil jener, die das Linksfahren anderer auf Stadtautobahnen stört, deutlich ab respektive auf Überlandautobahnen zu. Dasselbe gilt für Personen, die vornehmlich beruflich auf der Autobahn unterwegs sind. Alles zusammen ein Indiz dafür, dass Vielfahrer mit starken Fahrzeugen, vor allem wenn sie beruflich unterwegs sind, sich überproportional oft durch LinksfahrerInnen vor ihnen behindert fühlen.

Warum ausgerechnet jene 24 LenkerInnen, die während einer kurzen Autobahnfahrt (< 40 km) befragt wurden, sich mit 96% am allermeisten auf Überlandautobahnen gestört fühlen, ist jedoch offen.

(2.) Stört Linksfahren eher bei wenig oder bei viel Verkehr?

Ein weiterer untersuchter Punkt war die Verkehrsmenge, die mit wenig und viel unterschieden wurde. Die Antworten hier sind, anders wie zuvor, relativ ausgewogen. Eher bei wenig Verkehr fühlen sich 40% gestört, eher bei viel 34% und bei beiden 25%. Insgesamt ergibt sich somit, dass sich vom Linksfahren anderer

- 65% bei wenig Verkehr und
- 59% bei viel Verkehr

gestört fühlen (Tab. 5-14).

Interessant ist hier der große Unterschied zwischen Frauen und Männern. Männer fühlen sich besonders häufig bei wenig Verkehr durch LinksfahrerInnen gestört, Frauen hingegen bei viel. Ersteres könnte ein Indiz für das verstärkte Gefühl der Behinderung bei flotter Fahrt sein, wofür Männer eher neigen, und zweiteres für eine zunehmende Unsicherheit bei komplexen Verkehrsverhältnissen. Dafür spricht auch, wie bereits bei der Stadtautobahn, dass sich die ganz Jungen (in gleicher Weise die die Führerscheinneulinge) wie auch die Ältesten, letztere ganz besonders, vergleichsweise stark bei viel Verkehr gestört fühlen.

Personen ohne Matura empfinden die Störung durch LinksfahrerInnen abermals generell stärker als Personen mit Matura, hier in Abhängigkeit von der Verkehrsmenge, ganz besonders bei wenig Verkehr.

Beim Wohnort zeigt sich, abermals durchaus zu erwarten, dass sich BallungsraumbewohnerInnen eher bei viel und BewohnerInnen der Peripherie bei wenig Verkehr gestört fühlen.

Dass die Störung durch LinksfahrerInnen bei wenig Verkehr mit zunehmender Motorleistung, mit zunehmender jährlicher Kilometerleistung wie auch bei vornehmlich beruflich fahrenden Personen zunimmt, passt in das oben bei den Überlandautobahnen beschriebene Bild.

Wieder sind es die LenkerInnen, die während einer kurzen Autobahnfahrt (< 40 km) befragt wurden, die (in diesem Fall beide) Extremwerte liefern; sie fühlen sich mit 83% am allermeisten bei viel Verkehr und mit 46% am wenigsten bei wenig Verkehr gestört. Warum das so ist, bleibt abermals dahingestellt.

Tab. 5-14: Störendes Linksfahren anderer bei wenig und bei viel Verkehr (in [%] von 151 Befragten)

	bei wenig Verkehr	bei viel Verkehr	weder noch + k.A.
alle Befragten	65	59	1
Geschlecht			
männlich	72	52	1
weiblich	48	75	0
Alter [Jahre]			
17-24	50	61	0
25-44	66	60	2
45-64	70	52	0
> 64	58	79	0
Bildung			
ohne Matura	76	58	2
mit Matura	56	60	0
Wohnort			
Ö - Ballungsraum	57	62	2
Ö - Peripher	67	59	0
Ausland	76	59	0
Motorleistung des Pkw [kW]			
bis 60	46	75	4
61 – 100	66	61	0
> 100	73	47	0
jährlich gefahrene Kilometer			
< 10.000	58	65	0
10.000 – 40.000	65	60	1
> 40.000	70	53	0
Autobahnfahrten vorwiegend			
beruflich	74	50	0
privat	52	67	2
beides etwa gleich	74	59	0
Länge der jetzigen Autobahnfahrt			
< 40 km	46	83	0
40 – 300 km	69	54	1
> 300 km	67	54	0

(3.) Stört Linksfahren eher im Bereich von Auf- oder Abfahrten oder auf der freien Strecke?

Störendes Linksfahren passiert bei weitem überwiegend auf der freien Strecke. Eher dort fühlen sich 67% der Befragten durch das Linksfahren anderer gestört. Hingegen stört das Linksfahren bei Ab- und Auffahrten, d.h. das Wechseln anderer auf den linken bzw. mittleren Fahrstreifen, um auffahrenden Fahrzeugen das Einfädeln zu erleichtern, mit 12% nur wenig. Addiert man den Anteil jener, die sich in beiden Bereichen gestört fühlen, jeweils hinzu, ergibt sich, dass sich vom Linksfahren anderer

- 30% im Bereich von Auf- oder Abfahrten und
- 85% auf freier Strecke

gestört fühlen.

Ähnlich wie bei beiden Fragen zuvor zeigen auch hier die ganz Jungen und die Ältesten Gemeinsamkeiten. Beide fühlen sich im (oft komplexeren) Bereich von Auf- und Abfahrten vergleichsweise mehr durch LinksfahrerInnen gestört und dafür auf der freien Streck weniger (Tab. 5-15).

Tab. 5-15: Störendes Linksfahren anderer im Bereich von Auf- oder Abfahrten und auf der freien Strecke (in [%] von 151 Befragten)

	bei Auf-/ Abfahrten	auf freier Strecke	weder noch + k.A.
alle Befragten	30	85	3
Alter [Jahre]			
17-24	39	78	0
25-44	28	85	4
45-64	25	88	3
> 64	42	79	5
Wohnort			
Ö - Ballungsraum	33	83	5
Ö - Peripher	30	89	0
Ausland	31	76	10
Motorleistung des Pkw [kW]			
bis 60	21	82	4
61 – 100	42	84	0
> 100	22	92	2
jährlich gefahrene Kilometer			
< 10.000	35	81	4
10.000 – 40.000	30	85	4
> 40.000	27	87	0
Länge der jetzigen Autobahnfahrt			
< 40 km	8	92	4
40 – 300 km	34	83	3
> 300 km	33	83	4

Beim Wohnort zeigt sich tendenziell, dass sich Ballungsraumbewohner eher im Bereich von Auf- und Abfahrten und Bewohner der Peripherie eher auf der freien Strecke gestört fühlen.

Mit zunehmender Motorleistung und zunehmender jährlicher Kilometerleistung ist es die freie Strecke, wo das Linksfahren anderer zunehmend stört – abermals ein Indiz für das verstärkte Gefühl, durch LinksfahrerInnen bei zügiger Fahrt behindert zu werden.

Fast schon erwartungsgemäß, allerdings wieder ohne plausible Begründung, liefern abermals die LenkerInnen, die während einer kurzen Autofahrt (< 40 km) befragt wurden, die Extremwerte; gestört fühlen sie sich mit 8% von allen am allerwenigsten im Bereich von Auf- oder Abfahrten und dafür mit 92% am meisten auf der freien Strecke.

(4.) Stört Linksfahren eher auf 2-streifigen oder auf 3- oder mehrstreifigen Autobahnen?

Die nächsten Fragen beschäftigten sich mit dem Linksfahren auf zwei- bzw. drei- und mehrstreifigen Autobahnabschnitten. Recht deutlich wird das Linksfahren auf zweistreifigen Autobahnen (47%) als störender empfunden als auf drei- und mehrstreifigen Abschnitten (21%). Gemeinsam mit dem Anteil jener, die das Linksfahren anderer unabhängig von der Fahrstreifenanzahl stört, sind es

- 77% auf 2-streifigen Abschnitten und
 - 51% auf 3- oder mehrstreifigen Abschnitten,
- die sich gestört fühlen (Tab. 5-16).

Wie bereits bei der Verkehrsmenge, macht bei der Frage des Einflusses der Fahrstreifenanzahl wieder das Geschlecht einen deutlichen Unterschied, allerdings nur auf den 3- oder mehrstreifigen Abschnitten: dort fühlen sich Männer ganz erheblich mehr durch LinksfahrerInnen gestört als Frauen.

Beim Alter zeigt sich der bereits bekannte Umstand, dass die ganz Jungen (wie die Führerscheinneulinge) und die Ältesten sehr ähnlich antworten. Diese Gruppen fühlen sich insbesondere auf 2-streifigen Abschnitten auffällig wenig durch LinksfahrerInnen gestört. Für die Ältesten (und die Führerscheinneulinge) gilt dies auch auf 3- oder mehrstreifigen Abschnitten.

Tab. 5-16: Störendes Linksfahren anderer auf 2-streifigen und auf 3- oder mehrstreifigen Abschnitten (in [%] von 151 Befragten)

	2-streifig	3- oder mehrstreifig	weder noch + k.A.
alle Befragten	77	51	2
Geschlecht			
männlich	77	57	2
weiblich	80	36	2
Alter [Jahre]			
17-24	67	50	6
25-44	81	49	2
45-64	82	53	0
> 64	68	47	5
Bildung			
ohne Matura	77	61	2
mit Matura	78	44	2
Wohnort			
Ö - Ballungsraum	79	43	5
Ö - Peripher	77	54	0
Ausland	83	59	0
Befragungsort			
Ostösterreich	77	54	2
Westösterreich	80	40	3
Motorleistung des Pkw [kW]			
bis 60	64	54	0
61 – 100	77	50	3
> 100	86	53	0
jährlich gefahrene Kilometer			
< 10.000	73	42	8
10.000 – 40.000	81	49	1
> 40.000	70	63	0
Autobahnfahrten vorwiegend			
beruflich	74	59	2
privat	78	43	2
beides etwa gleich	82	53	3

Wie bereits mehrfach zuvor, fühlen sich Personen ohne Matura durch LinksfahrerInnen, generell stärker gestört als Personen mit Matura, wobei sich hier der große Unterschied ausschließlich auf den 3- oder mehrstreifigen Abschnitten ergibt.

Beim Wohnort fühlen sich Ballungsraumbewohner auf 3- oder mehrstreifigen Abschnitten vergleichsweise wenig gestört, Personen mit Wohnsitz im Ausland dafür unabhängig von der Fahrstreifenanzahl überproportional oft.

Mit zunehmender Motorleistung stören LinksfahrerInnen immer stärker auf 2-streifigen Abschnitten, während dies mit zunehmender jährlicher Kilometerleistung auf 3- oder mehrstreifigen der Fall ist. Letzteres gilt auch für Personen, die vornehmlich beruflich auf der Autobahn unterwegs sind.

Abschließend sei erwähnt, dass die Länge der Autobahnfahrt erstmals keinen nennenswerten Einfluss auf das Ausmaß der Störung durch das Linksfahren anderer zeigt.

(5.) Auf 3- oder mehrstreifigen Autobahnen: Stört Linksfahren eher auf dem ganz linken oder auf dem mittleren Fahrstreifen?

Mit der letzten Frage dieses Blocks sollte geklärt werden, wo das Linksfahren anderer auf 3- oder mehrstreifigen Abschnitten am ehesten stört. Die Antworten sind deutlich. Mit 54% fühlt sich mehr als die Hälfte der Befragten eher durch LinksfahrerInnen auf dem oder den mittleren Fahrstreifen gestört. Nur knapp ein Drittel (31%) empfindet dasselbe eher für LinksfahrerInnen auf dem ganz linken Fahrstreifen. Gemeinsam mit jenen Befragten, die hier keinen Unterschied machen, fühlen sich vom Linksfahren anderer

- 43% auf dem ganz linken Fahrstreifen und
 - 66% auf dem oder den mittleren Fahrstreifen
- gestört (Tab. 5-17).

Wie bereits bei anderen Situationen fühlen sich auch auf 3- oder mehrstreifigen Abschnitten Männer generell stärker durch LinksfahrerInnen gestört als Frauen, und zwar sowohl auf dem ganz linken wie auch auf mittigen Fahrstreifen.

Beim Alter zeigen sich wiederum Gemeinsamkeiten zwischen den ganz Jungen den Ältesten. Beide Gruppen fühlen sich auf einem mittigen Fahrstreifen vergleichsweise wenig behindert.

Hinsichtlich der Bildung sind die Unterschiede zwischen Personen ohne und mit Matura abermals auffällig. Jene ohne Matura fühlen sich auf dem linken Fahrstreifen überdurchschnittlich und auf einem mittigen unterdurchschnittlich gestört. Bei jenen mit Matura ist dies genau umgekehrt.

Die in Westösterreich befragten Personen sind es, bei welchen die Angaben am weitesten auseinander klaffen. Sie fühlen sich auf dem ganz linken Fahrstreifen extrem selten gestört, dafür aber auf einem mittigen extrem stark. Ähnliches gilt für die WenigfahrerInnen (<10.000 km pro Jahr) wie auch für die LenkerInnen, die während einer kurzen Autobahnfahrt (< 40 km) befragt wurden.

Tab. 5-17: Auf 3- oder mehrstreifigen Autobahnen: Störendes Linksfahren anderer auf dem ganz linken und auf dem/den mittleren Fahrstreifen (in [%] von 151 Befragten)

	ganz linker Fahrstreifen	mittiger Fahrstreifen	weder noch + k.A.
alle Befragten	43	66	3
Geschlecht			
männlich	45	68	2
weiblich	39	61	5
Alter [Jahre]			
17-24	44	56	0
25-44	40	74	2
45-64	45	65	0
> 64	47	58	16
Bildung			
ohne Matura	55	58	3
mit Matura	36	71	2
Befragungsort			
Ostösterreich	49	60	3
Westösterreich	23	86	0
jährlich gefahrene Kilometer			
< 10.000	23	81	0
10.000 – 40.000	50	63	4
> 40.000	37	67	0
Länge der jetzigen Autobahnfahrt			
< 40 km	25	71	13
40 – 300 km	42	69	1
> 300 km	67	50	0

Jenes Viertel der Befragten, die sich "nie" durch LinksfahrerInnen gestört fühlen, wurden mit der Frage, wo sie das Linksfahren eher beobachten (Frage 25a) mit denselben 5 Situationen konfrontiert wie zuvor die anderen, die sich zumindest selten gestört fühlten. Die Antwortmöglichkeiten waren abermals jeweils das eine, das andere, beide oder weder noch. Tab. 5-18 zeigt die Gegenüberstellung der Angaben der beiden Gruppen von Befragten, wobei der Anteil jener, die Linksfahren in beiden Situationsvarianten beobachten, wieder zu jeder Variante addiert wurde. Auf die Analyse der einzelnen (Sub)Kategorien wird hier aufgrund der oftmals sehr kleinen Fallzahl verzichtet. Die Ergebnisse von Störung durch versus Beobachtung von LinksfahrerInnen lassen sich wie folgt interpretieren:

(1.) Stadtautobahnen / Überlandautobahnen:

Während der Störeffekt von LinksfahrerInnen auf Überlandstrecken weit stärker wahrgenommen wird als auf Strecken mit Stadtautobahncharakteristik ist die Beobachtung von LinksfahrerInnen völlig ausgeglichen.

(2.) Wenig / viel Verkehr:

Der Störeffekt von LinksfahrerInnen bei wenig Verkehr ist etwas größer als bei viel Verkehr, beobachtet werden hingegen bei viel Verkehr fast um die Hälfte mehr LinksfahrerInnen als bei wenig.

(3.) Bereich von Auf- oder Abfahrten / freie Strecke:

Im Vergleich zum Bereich von Auf- oder Abfahrten stören LinksfahrerInnen auf der freien Strecke fast dreimal so stark, werden aber nur knapp doppelt so oft beobachtet.

(4.) 2-streifige / 3- oder mehrstreifige Autobahnen:

Ähnlich wie zuvor bei den Verkehrsmengen kehren sich hier die Anteile zwischen stören und beobachten um, allerdings noch wesentlich deutlicher. Während der Störeffekt auf 2-streifigen Abschnitten um die Hälfte größer ist als auf 3- oder mehrstreifigen, werden LinksfahrerInnen dort um 40% öfter beobachtet als auf 2-streifigen.

(5.) Auf 3- oder mehrstreifigen Autobahnen: ganz linker / mittlere(r) Fahrstreifen:

Im Vergleich zum ganz linken Fahrstreifen 3- oder mehrstreifiger Abschnitte ist der Störeffekt durch LinksfahrerInnen auf dem/den mittigen Fahrstreifen um die Hälfte größer; beobachtet werden dort sogar dreimal so viele.

Tab. 5-18: Linksfahren anderer stört oder ist zu beobachten abhängig von unterschiedlichen Situationen ("stört": in [%] von 151 Befragten, die sich gestört fühlen; "ist zu beobachten": in [%] von 53 Befragten, die sich nie gestört fühlen)

(1.) auf Stadt- oder auf Überlandautobahnen	Stadt	Überland	weder noch + k.A.
stört	48	85	3
ist zu beobachten	66	66	2
(2.) bei wenig oder bei viel Verkehr	wenig Verkehr	viel Verkehr	weder noch + k.A.
stört	65	59	1
ist zu beobachten	51	77	2
(3.) im Bereich von Auf- oder Abfahrten oder auf der freien Strecke	Auf-/ Abfahrten	freie Strecke	weder noch + k.A.
stört	30	85	3
ist zu beobachten	42	77	2
(4.) auf 2-streifigen oder auf 3- od. mehrstreifigen Autobahnen	2-streifig	3- od. mehrestreifig	weder noch + k.A.
stört	77	51	2
ist zu beobachten	60	83	2
(5.) auf 3- oder mehrstreifigen Autobahnen: auf dem ganz linken oder auf dem mittleren Fahrstreifen	ganz links	mittig	weder noch + k.A.
stört	43	66	3
ist zu beobachten	40	81	0

Zusammenfassend lässt sich feststellen, dass das Linksfahren anderer generell seltener stört, als es beobachtet wird, aber häufiger, als es selbst ausgeübt wird.

Allgemein stärker gestört fühlen sich Männer oder FahrerInnen, die vorwiegend beruflich auf der Autobahn unterwegs sind. Auch Personen, die in Ostösterreich befragt wurden und solche, deren aktuelle Autobahnstrecke nicht besonders lang war (bis 300 km) stört es mehr als die jeweils anderen.

Linksfahren stört besonders auf Überlandautobahnen und auf 2-streifigen Abschnitten, wo also LinksfahrerInnen die Überholmöglichkeit nehmen. Es weist vieles darauf hin, dass besonders Vielfahrer mittleren Alters mit starken Fahrzeugen, vor allem wenn sie beruflich unterwegs sind, sich überproportional oft durch LinksfahrerInnen vor ihnen behindert fühlen. Ebendiese Gruppen sind es auch, die sich bei wenig Verkehr vergleichsweise stark gestört fühlen. Alles zusammen kann dies als ein Indiz für das verstärkte Gefühl der Behinderung beim Wunsch nach flotter Fahrt sein, also um vorwiegend Personen, die auf "Linksbremser" auflaufen.

Im Bereich von Auf- oder Abfahrten wird das Linksfahren – ebenso wie es dort weit seltener beobachtet wird als auf freier Strecke – als vergleichsweise sehr wenig störend empfunden. Am ehesten stört es hier noch die ganz jungen wie auch die ältesten Befragten und die WenigfahrerInnen. Es handelt sich hier um dieselben Gruppen, die sich eher bei viel Verkehr und auf Stadtautobahnen gestört fühlen. Dies kann als Zeichen dafür gesehen werden, dass das Fahren bei komplexen Verkehrsverhältnissen ohnehin schon als starke Beanspruchung empfunden wird und gleichsam hinzukommende LinksfahrerInnen als besonders belastend wahrgenommen werden. Generell aber kommt der Situation von Auffahrten, wenn Lenker auf den linken bzw. mittleren Fahrstreifen wechseln, um auffahrenden Fahrzeugen das Einfädeln zu erleichtern, in der Diskussion über das Rechtsfahrgebot offenbar eine Sonderstellung zu.

Bei 3- oder mehrstreifigen Abschnitten sind deutliche LinksfahrerInnen auf dem oder den mittleren Fahrstreifen, die weit mehr stören als jene auf dem ganz linken.

5.3.6 Auswirkungen des Linksfahrens anderer

In diesem Block wurde der Einfluss des Linksfahrens anderer auf das eigenen (Fahr)Verhalten untersucht. Die Häufigkeit der vierteiligen Antwortmöglichkeiten wurde wiederum von "nie" = 0% über "selten" = 33,3%, "häufig" = 66,7% bis "sehr oft" = 100% skaliert. Konkret gefragt wurde, ob LinksfahrerInnen

- Stress verursachen,
- zwingen, langsamer zu fahren,
- dazu nötigen, beim Überholen schneller zu fahren, oder
- zum Rechtsüberholen verleiten.

Die Antworten zeichnet ein deutliches Bild (Tab. 5-19).

Tab. 5-19: Auswirkung des Linksfahrens anderer

Zustimmung [%]			
"trifft nicht zu" = 0% "trifft eher nicht zu" = 33,3% "trifft eher zu" = 66,7% "trifft zu" = 100%			
das Linksfahren anderer			
verursacht Stress	zwingt, langsamer zu fahren	nötigt, beim Überholen schneller zu fahren	verleitet zum Rechtsüberholen
30 ^{*)}	42 ^{*)**)}	30 ^{**)}	20 ^{*)**)}

^{*) **)} Unterschiede signifikant ($\alpha = 0,000$)

Linksfahrer verursachen am häufigsten, dass LenkerInnen gezwungen werden, selbst langsamer zu fahren. Die mittlere Häufigkeit von 42% ist fast genau ident mit jener, mit der sich die Befragten durch das Linksfahren anderer gestört fühlen (vgl. Kap. 5.3.5). Nur knapp ein Viertel der Befragten (23%) gibt an, "nie" durch LinksfahrerInnen gebremst zu werden, aber zusammen 42%, dass dies "häufig" (34%) oder "sehr oft" (8%) der Fall ist.

Frauen (im Mittel 34%) fühlen sich signifikant seltener zum langsameren Fahren gezwungen als Männer (im Mittel 46%; $\alpha=0,011$). Dasselbe gilt für die jüngste (im Mittel 30%) wie auch die älteste Altersgruppe (31%), die beide signifikant seltener ($\alpha=0,034$ bzw. $\alpha=0,027$) wegen LinksfahrerInnen abbremsen müssen als die 25 bis 44-jährigen; Diese Altersgruppe hingegen fühlt sich mit im Mittel 50% (davon die Männer sogar zu 57%) überaus häufig gebremst (Abb. 5-18). Ebenso fühlt sich die Gruppe der Personen mit einer Dauer des Führerscheinbesitzes ≤ 4 Jahre mit im Mittel 24% selten gebremst. Hier ist nicht nur der Unterschied zu allen anderen signifikant (Tab. 5-20), sondern auch zur Gruppe der Personen, die die Führerscheinprüfung vor 5-14 Jahren (im Mittel 55%; $\alpha=0,003$) oder 15-24 Jahren (im Mittel 49%; $\alpha=0,024$) absolvierten.

Tendenziell nimmt die mittlere Häufigkeit der Aussage, durch LinksfahrerInnen gebremst zu werden, auch mit zunehmender jährlicher Kilometerleistung und auch zunehmender Motorleistung zu, allerdings nicht signifikant.

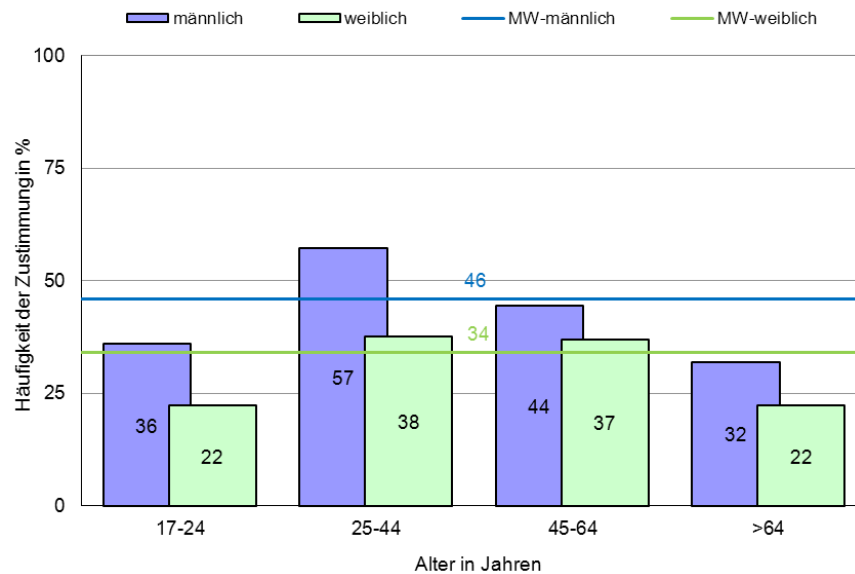


Abb. 5-18: Zustimmung zur Aussage, dass man durch LinksfahrerInnen gezwungen wird, langsamer zu fahren, abhängig von Geschlecht und Alter

Tab. 5-20: Zustimmung zur Aussage, dass man durch LinksfahrerInnen gezwungen wird, langsamer zu fahren, abhängig von der Dauer des Führerscheinbesitzes

Zustimmung [%]		
"trifft nicht zu" = 0% "trifft eher nicht zu" = 33,3% "trifft eher zu" = 66,7% "trifft zu" = 100%		
Dauer Führerscheinbesitz [Jahre]		
≤ 4	24 ^{*)}	Unterschied signifikant ($\alpha = 0,007$)
5 - 14	55	
15 - 24	49	
> 24	39	

Bezüglich des Empfindens von Stress durch LinksfahrerInnen geben insgesamt rund ein Viertel, 26% aller Befragten an, dass das Linksfahren anderer sie "häufig" (20%) oder "sehr oft" (6%) stresst, und knapp ein Drittel (31%) zumindest "selten". Die größte Gruppe ist mit 43% jedoch jene, die "nie" Stress empfindet. Die mittlere Häufigkeit der Angaben aller Befragten beträgt 30%.

Die Auswertung ergibt, dass Frauen (mittlere Häufigkeit 28%) etwas, aber keineswegs signifikant seltener als Männer (30%) durch Missachten des Rechtsfahrgebots unter Stress leiden (Abb. 5-19). Dies ist insofern interessant, als Männer sich gemäß der obigen Auswertung deutlich und signifikant häufiger als Frauen durch LinksfahrerInnen gebremst fühlen. Beim Alter fühlt sich die jüngste Gruppe (23%) im Mittel deutlich seltener gestresst als die anderen (zusammen im Mittel 31%), der Unterschied ist jedoch nicht signifikant ($\alpha=0,264$).

Mit im Mittel 17% den allerwenigsten Stress empfindet die Gruppe der Personen mit einer Dauer des Führerscheinbesitzes ≤ 4 Jahre, wenngleich der Unterschied zu den anderen (zusammen im Mittel 31%) knapp nicht signifikant ist ($\alpha=0,061$).

Erwähnt sei auch, dass Stress durch LinksfahrerInnen mit zunehmender Motorleistung abnimmt. So beträgt bei den Befragten mit Pkw > 100 kW die mittlere Häufigkeit mit 25% deutlich weniger als bei den anderen (zusammen im Mittel 32%), allerdings wiederum ohne statistische Signifikanz ($\alpha=0,114$). Mit zunehmender Motorleistung fühlt man sich tendenziell zwar öfter durch LinksfahrerInnen gebremst (vgl. oben), empfindet offenbar aber wenig Stress dabei.

Den mit Abstand höchsten "Stressfaktor" (44%) haben jene Befragten, die die Autobahn ganz selten (weniger als mehrmals pro Jahr) benutzen. Da es sich nur um 3 Personen handelt, hat dies aus statistischer Sicht jedoch keine Aussagekraft.

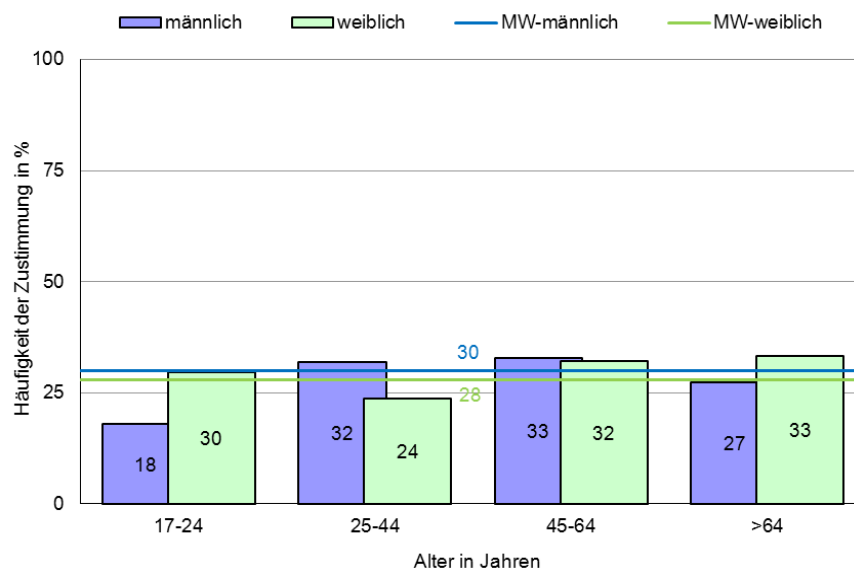


Abb. 5-19: Zustimmung zur Aussage, dass man durch LinksfahrerInnen Stress empfindet, abhängig von Geschlecht und Alter

Die mittlere Häufigkeit der Angaben aller Befragten, dass sie durch LinksfahrerInnen genötigt werden, beim Überholen schneller zu fahren als gewünscht, ist mit 30% ident mit jener zum Stress. Zusammen 31% geben an, dass dies "häufig" (26%) oder "sehr oft" (5%) der Fall ist, mit 45% jedoch fast die Hälfte antwortet hier mit "nie".

Der Vergleich zwischen Männern und Frauen ergibt, wie beim Stress, wiederum nur einen geringen, nicht signifikanten, Unterschied (mittlere Häufigkeit bei Männern 31% und bei Frauen 29%). Keinerlei Tendenzen sind beim Alter zu bemerken (Abb. 5-20).

Sehr häufig fühlen sich Befragte mit Wohnsitz im Ausland (im Mittel 40%) genötigt, beim Überholen schneller zu fahren. Allerdings ist der Unterschied zu den Bewohnern österreichischer Ballungsräume, die dies besonders selten von sich behaupten (im Mittel 24%) knapp nicht signifikant ($\alpha=0,073$).

Den Extremwert (56%) liefern wiederum jene 3 Befragten, die die Autobahn ganz selten benutzen. Doch selbst der große Unterschied zur Angabe der Befragten, die am häufigsten (mehrmals pro Monat) auf der Autobahn unterwegs (im Mittel 29%) ist nicht annähernd signifikant ($\alpha=0,460$). Andere auffällige Tendenzen gibt es keine.

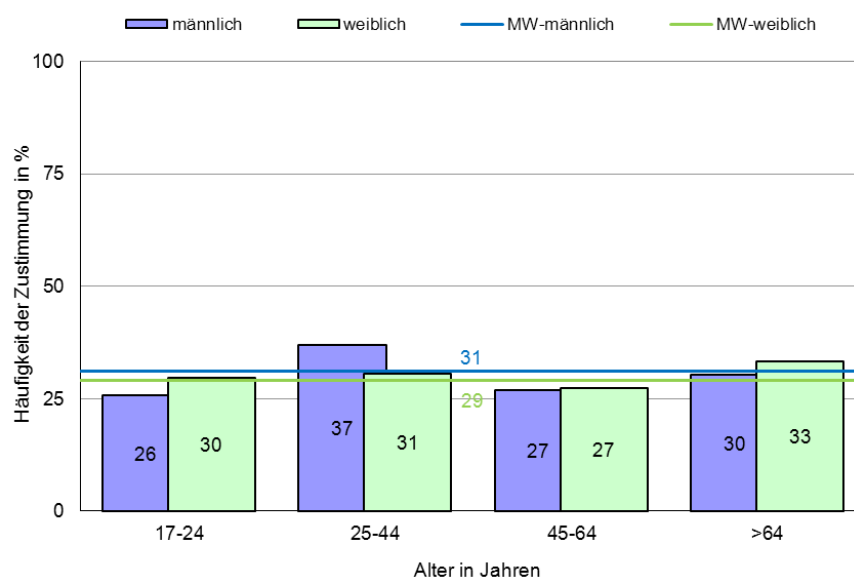


Abb. 5-20: Zustimmung zur Aussage, dass man durch LinksfahrerInnen genötigt wird, beim Überholen schneller zu fahren, abhängig von Geschlecht und Alter

Die letzte der vier Fragen nach den Auswirkungen, die das Linksfahren anderer auf die Befragten hat, widmete sich dem Rechtsüberholen. Dies unterscheidet sich gegenüber den drei vorangegangenen insofern, als es sich gemäß StVO § 15 per se auf Autobahnen um ein widerrechtliches (und gefährliches) Fahrmanöver handelt. Zum einen ist es daher erfreulich, dass die Mehrheit der Befragten (56%) angibt, sich "nie" zum Rechtsüberholen durch LinksfahrerInnen verleiten zu lassen. Zum anderen sind die zusammen 15%, die dies "häufig" (12,2%) oder "sehr oft" (2,4%) machen, ein doch recht hoher Anteil. Die mittlere Häufigkeit der Angaben aller Befragten beträgt 20%.

Zwischen Frauen und Männern ist bei dieser Frage kein nennenswerter Unterschied in der Häufigkeit der Antworten zu erkennen (Abb. 5-21). Beim Alter hingegen zeigt sich der schon öfters angetroffene Umstand, dass sich – über beide Geschlechter gesehen – die Angaben der Gruppe der Jüngsten bis 24 Jahre (mittlere Häufigkeit 18%) und der Gruppe

der Ältesten ab 64 Jahre (mittlere Häufigkeit 11%) ein ähnliches Ergebnis liefern bzw. sich deutlich von den anderen Unterscheiden (mittlere Häufigkeit zusammen 22%). Der Unterschied zu den Ältesten ist signifikant ($\alpha=0,010$). Betrachtet man nur die Frauen, fällt auf, dass es die (mit 9 Personen jedoch sehr kleine) Gruppe der ganz jungen ist, die am häufigsten zum Rechtsüberholen von LinksfahrerInnen neigt.

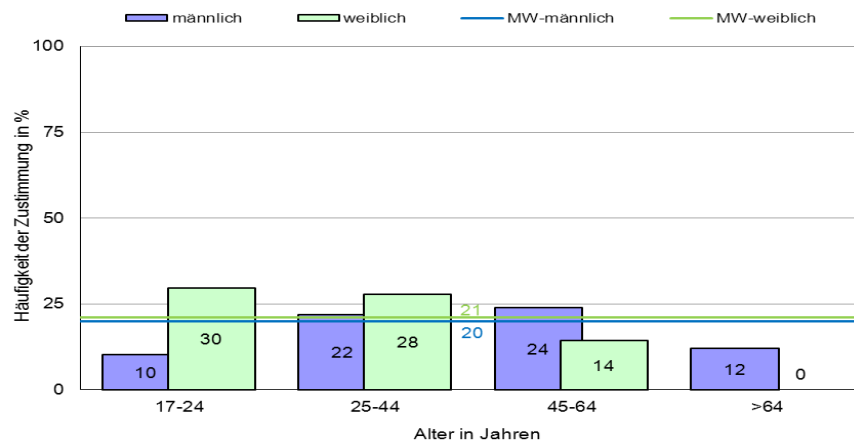


Abb. 5-21: Zustimmung zur Aussage, dass man durch LinksfahrerInnen zum Rechtsüberholen verleitet wird, abhängig von Geschlecht und Alter

Beim Rechtsüberholen aufgrund von LinksfahrerInnen spielt der Wohnort (genau genommen die Nationalität) eine große Rolle (Tab. 5-21). Während, wie bereits bei der generellen Selbsteinschätzung (vgl. Kap. 5.3.2), die Befragten mit Wohnsitz im Ausland sich diesbezüglich sehr zurückhaltend geben (mittlere Häufigkeit 14%), überholen die ÖsterreicherInnen (zusammen 23%) generell signifikant häufiger andere beim Linksfahren. Wie bereits bei anderen Ergebnissen, bewirkt dieser große Unterschied in Verbindung mit dem in Westösterreich deutlich höheren Anteil ausländischer Befragter den mit $\alpha=0,046$ knapp signifikanten Unterschied zwischen den Befragungsorten Ost- und Westösterreich. Tatsächlich gibt es, lässt man die ausländischen Befragten weg, hier keinen Unterschied (mittlere Häufigkeit ist 23% sowohl in Ost- als auch in Westösterreich).

VielfahrerInnen (> 40.000 km/Jahr) ebenso wie Personen, die die Autobahn vorwiegend zu beruflichen Zwecken nutzen, neigen signifikant häufiger als die anderen dazu, dem Linksfahrerproblem durch Rechtsüberholen derselben zu begegnen. Beide Gruppen gehören zu jenen, die auch früher in der Befragung (vgl. Kap. 5.3.2) angegeben hatten, generell selbst überproportional oft rechts zu überholen.

Konform zur jüngsten Altersgruppe neigen auch die Führerscheinneulinge (Dauer des Führerscheinbesitzes ≤ 4 Jahre) mit im Mittel 11% vergleichsweise selten zum Rechts-

überholen, wenngleich der Unterschied zu allen anderen (im Mittel zusammen 21%) knapp nicht signifikant ist ($\alpha=0,059$). Personen ohne Matura geben mit im Mittel 17% ebenfalls deutlich seltener an, LinksfahrerInnen rechts zu überholen, als Personen mit Matura (im Mittel 23%), allerdings auch hier ohne statistische Signifikanz ($\alpha=0,107$).

Tab. 5-21: Zustimmung zur Aussage, dass man durch LinksfahrerInnen zum Rechtsüberholen verleitet wird, abhängig von Wohnort, Befragungsort, jährlicher Kilometerleistung und vorwiegendem Fahrzweck

Zustimmung [%]		
"trifft nicht zu" = 0% "trifft eher nicht zu" = 33,3% "trifft eher zu" = 66,7% "trifft zu" =100%		
Wohnort		
Österreich Ballungsraum	24	23 ^{*)}
Österreich Peripher	23	
Ausland	14 ^{*)}	Unterschied signifikant ($\alpha = 0,031$)
Befragungsort		
Ostösterreich	23	Unterschied signifikant $\alpha = 0,046$
Westösterreich	14	
jährlich gefahrene Kilometer		
< 10.000	19	19 ^{**))}
10.000-40.000	19	
> 40.000	28 ^{**))}	Unterschied signifikant ($\alpha = 0,050$)
Autobahnfahrten vorwiegend		
beruflich	24	Unterschied signifikant ($\alpha = 0,027$)
privat	15	

Zusammenfassend lässt sich feststellen, dass Linksfahren andere LenkerInnen vor allem dazu zwingt, langsamer zu fahren als sie wollen, über 40% der Befragten häufig oder sehr oft. Die mittlere Häufigkeit des sich gebremst Fühlens von 42% ist gleichzeitige praktisch ident mit jener von 43% des sich gestört Fühlens (vgl. Kap. 5.3.5). Wiederum sind es eher die Männer und Personen der mittleren Altersgruppe wie tendenziell auch VielfahrerInnen und LenkerInnen starker Fahrzeuge, die besonders häufig angeben, durch LinksfahrerInnen vor ihnen zum langsamen Fahren gezwungen zu werden.

Demgegenüber treten das Empfinden von Stress und auch die Angabe, beim Überholen höhere Geschwindigkeiten als gewollt fahren zu müssen, mit mittleren Häufigkeiten von je 30% bereits deutlich in den Hintergrund. Beim Stress spielt offenbar die Fahrroutine eine Rolle. So bleiben die ganz Jungen bzw. die Führerscheinneulinge am entspanntesten beim Linksfahren anderer. Das ist insofern plausibel, als ebendiese sich auch vergleichsweise selten gebremst fühlen. Besonders viel Stress empfindet allerdings jene (sehr kleine) Gruppe, die extrem selten auf Autobahnen unterwegs ist. Diese sind es auch, die sich meistens zum schneller werden beim Überholen genötigt fühlen, was auch ausländische Befragte im Vergleich häufig von sich behaupten.

Zum Rechtsüberholen lässt sich durch LinksfahrerInnen laut eigenen Angaben über die Hälfte der Befragten nie verleiten, die mittlere Häufigkeit ist mit 20% bzw. bei nur den Österreichern mit 23% in Anbetracht dessen, dass es sich um ein rechtswidriges Fahrmanöver handelt, dennoch relativ hoch. Vor allem ausländische Fahrer überholen in ihrer Selbsteinschätzung besonders selten rechts, ebenso wie ganz junge Fahrer. Hingegen sind wieder vor allem Vielfahrer, aus beruflichen Zwecken Fahrende und tendenziell auch Ballungsraumbewohner, die es vergleichsweise häufig tun. Dies deckt sich mit der Selbsteinschätzung am Anfang der Befragung (vgl. Kap. 5.3.2).

5.3.7 Gründe für das Linksfahren

Die Befragten wurden nach den ihrer Meinung nach am häufigsten vorkommenden Gründen für das Linksfahren gefragt. Dabei hatten sie die Möglichkeit, freie Antworten zu geben. Insgesamt wurden 354 verwertbare Antworten von 179 Personen (= 87% der Befragten) ausgewertet, d.h. von diesen wurden im Schnitt fast genau zwei Antworten gegeben. Die Aussagen wurden wieder in thematisch zusammengehörige Gruppen zusammengeführt und sind in Abb. 5-22 dargestellt.

Die meisten genannten Gründe (52 Nennungen bzw. 15%) ließen sich dem Oberbegriff "Schnellfahren" zuordnen. Diese Gruppe beinhaltet Aussagen wie Zeitdruck, Selbstüberschätzung oder schnellster Fahrstreifen. Das Linksfahren wird hier als das Fahren von Rasern auf dem linken Fahrstreifen wahrgenommen.

An zweiter Stelle (12% der Nennungen) liegt schon der Begriff der "Unkonzentriertheit", was mit schon gut bekannten Strecken oder langen monotonen Fahrten in Zusammenhang steht. Dieses Linksfahren wird als Art Bummeln auf dem bzw. einem der linken Fahrstreifen wahrgenommen.

"Bequemlichkeit" (10%) und "Unsicherheit" (7%) werden ebenfalls häufig als Gründe für das Linksfahren unterstellt. Unter den Begriff "Behinderungen rechts" (7%) wurden z.B. die nach Aussagen störenden Lkw und LangsamfahrerInnen subsumiert. Auf Platz sechs (7%) wird die "Unwissenheit über das Rechtsfahrgebot" als Ursache angeführt. Es folgen die "Ablenkung" (4%) und die Gruppe "Status", die immerhin noch 3% ausmacht. Hier sind Aussagen wie große schnelle Autos und zu Automarken zusammengeführt. Erwähnt sei, dass das gängige Ausweichen nach links bei Autobahnauffahrten nie als Grund genannt wurde, es offenbar also gar nicht als Linksfahren im eigentlichen Sinn empfunden wird.

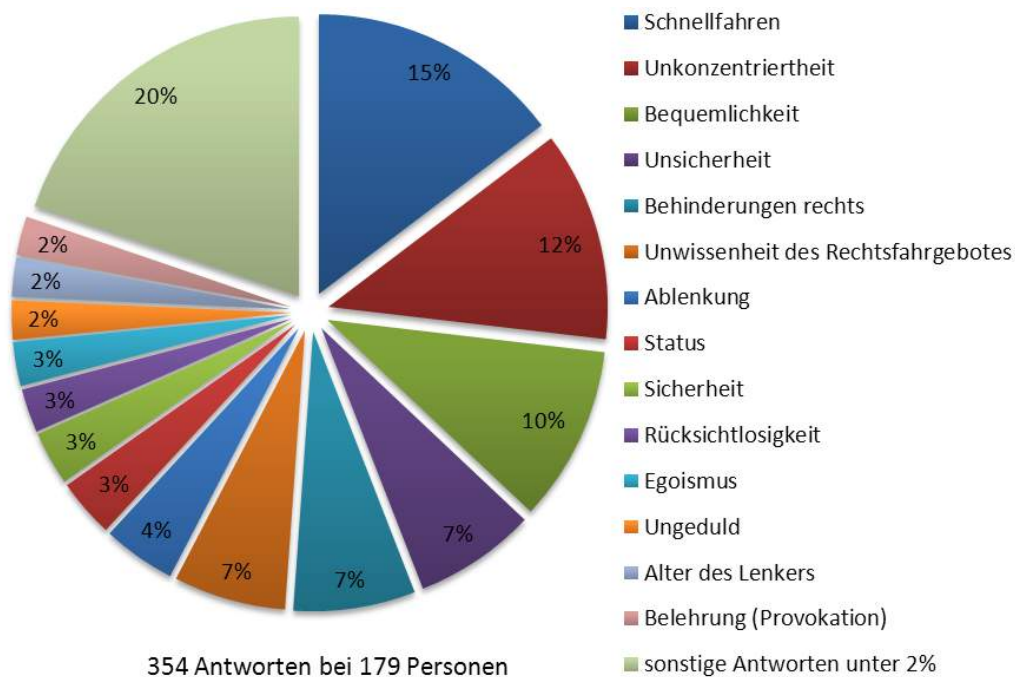


Abb. 5-22: Genannte Gründe für das Linksfahren (gruppiert)

Zusammenfassend lässt sich feststellen, dass sich in der Benennung von Gründen die beiden unterschiedlichen "Arten" des Linksfahrens widerspiegeln. So lassen sich Schnellfahren, Behinderungen rechts oder Ungeduld durchaus dem "Linksdrängeln" auf dem Überholstreifen zuordnen bzw. Bequemlichkeit oder Unsicherheit dem "Linksbremsen" auf dem linken oder einem mittleren Fahrstreifen. Dies wird auch in den abzuleitenden Maßnahmen zu berücksichtigen sein.

5.3.8 Ideen für Maßnahmen zur Einhaltung des Rechtsfahrgebots

Im letzten nicht personenbezogenen Teil der Befragung wurden die ProbandInnen gefragt, ob sie es für wichtig erachten, Maßnahmen zu finden, die helfen sollen, das Rechtsfahrgebot besser zu beachten. Die Zustimmung der Befragten wurde von "nein" = 0% über "eher nein" = 33,3%, "eher ja" = 66,7% bis "ja" = 100% skaliert.

Mit 62% fast zwei Drittel der Befragten beantwortet die Frage, ob sie es wichtig finden, Maßnahmen gegen das Linksfahren zu finden, mit "eher ja" (30%) oder "ja" (32%). Gegenteilig antwortet knapp ein Viertel mit einem "nein" (23%). Die mittlere Häufigkeit der Zustimmung aller Befragten beträgt 57%. Damit liegt sie signifikant (jeweils $\alpha=0,000$) über jener, mit der sich die Befragten durch LinksfahrerInnen gestört fühlen (43%, vgl. Kap. 5.3.5) und unter jener, mit der sie sie beobachten (73%, vgl. Kap. 5.3.4).

Korrelationsanalysen ergeben, dass die Zustimmung zu Maßnahmen gegen das Links-fahren signifikant

- zunimmt, je mehr das Linksfahren anderer beobachtet wird ($r=0,286$; $\alpha=0,000$),
 - noch deutlicher zunimmt, je mehr das Linksfahren anderer stört ($r=0,421$; $\alpha=0,000$),
 - und abnimmt, je höher das Selbstbekenntnis zum Linksfahren ist ($r=-0,200$; $\alpha=0,004$).
- Dies zeigt auch deutlich der Vergleich zwischen den Befragten, die es "nie" oder "sel-ten" tun und jenen, die "häufig" oder "sehr oft" LinksfahrerIn sind (Tab. 5-22). Dies ist auch naheliegend. Maßnahmen gegen das Linksfahren würden ja vor allem gegen jene gerichtet sein, die es selbst oft ausüben.

Tab. 5-22: Zustimmung zur Aussage, dass man es wichtig findet, Maßnahmen gegen das Linksfahren zu finden, abhängig von vom Selbstbekenntnis zum Linksfahren

selbst LinksfahrerIn	Zustimmung [%]	
	"nein" = 0% "eher nein" = 33,3% "eher ja" = 66,7% "ja" = 100%	
"nie" od. "selten"	62	(n=166)
"häufig" od. "sehr oft"	39	(n=37)
Unterschied signifikant ($\alpha = 0,001$)		

Männer (Zustimmung im Mittel 60%) finden Maßnahmen gegen Linksfahren wichtiger als Frauen (Zustimmung 51%; Abb. 5-23), der Unterschied ist aber nicht signifikant ($\alpha=0,101$). Beim Alter haben wieder die Jüngsten und die Ältesten eine ähnliche, statis-tisch allerdings nicht aussagekräftige, zu den anderen unterschiedliche Meinung. Beide Gruppen halten generell Maßnahmen (welche auch immer) vergleichsweise für wichtiger als die anderen. Auffällig ist hier, dass die Gruppe der 25 bis 44-jährigen Maßnahmen am wenigsten befürwortet (Zustimmung 50%), obwohl sich genau diese Gruppe am meisten durch LinksfahrerInnen gestört fühlt (46%).

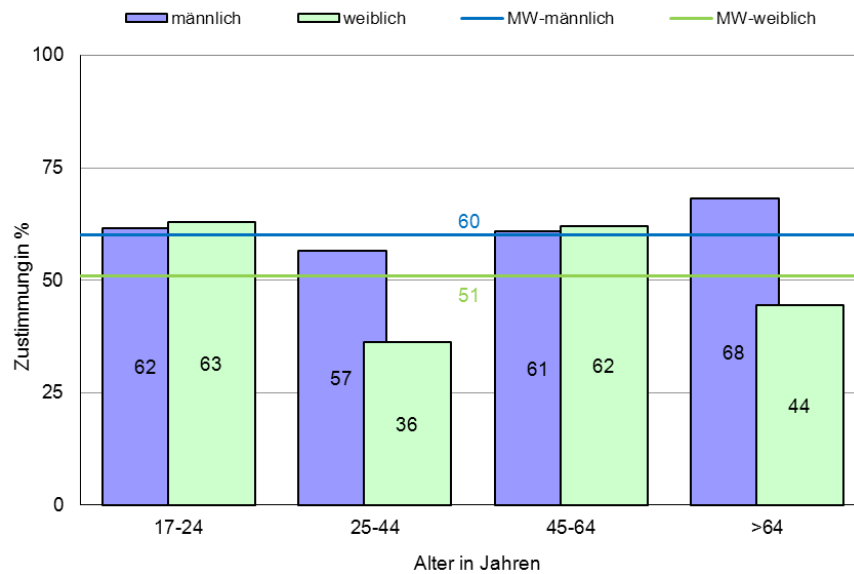


Abb. 5-23: Zustimmung zur Aussage, dass man es wichtig findet, Maßnahmen gegen das Linksfahren zu finden, abhängig von Geschlecht und Alter

Befragte mit Wohnsitz im Ausland fühlen sich zwar durch LinksfahrerInnen um nichts mehr gestört als ÖsterreicherInnen, halten es für signifikant ($\alpha=0,037$) wichtiger, Maßnahmen gegen das Linksfahren zu finden (Tab. 5-23).

Tab. 5-23: Zustimmung zur Aussage, dass man es wichtig findet, Maßnahmen gegen das Linksfahren zu finden, abhängig von Wohnort, Häufigkeit der Autobahnnutzung und Dauer des Führerscheinbesitzes

Zustimmung [%]		
"nein" = 0% "eher nein" = 33,3% "eher ja" = 66,7% "ja" =100%		
Wohnort		
Österreich Ballungsraum	55	56 ^{*)}
Österreich Peripher	56	
Ausland	70 ^{*)}	^{*)} Unterschied signifikant ($\alpha = 0,037$)
Häufigkeit der Autobahnnutzung		
mehrmals pro Monat	58 ^{**) (**)}	58 ^{***)}
mehrmals pro Jahr	61	
seltener	0 ^{**) (***)}	^{**) Unterschied signifikant ($\alpha = 0,027$) ^{***) Unterschied signifikant ($\alpha = 0,000$)}}
Dauer Führerscheinbesitz [Jahre]		
≤ 4	56	^{****)} Unterschied signifikant ($\alpha = 0,014$)
5 - 14	63	
15 – 24	41 ^{****)}	
> 24	62 ^{****)}	

Da alle 3 Personen, die extrem selten die Autobahn benutzen, einheitlich mit "nein" antworteten, gibt es dieses eine Mal sogar aus statistischer Sicht signifikante Unterschiede zu den anderen.

Auch bei der Dauer des Führerscheinbesitzes zeigt sich ein signifikanter Unterschied. Da dieser jedoch zwischen den Personengruppen auftritt, die den Führerschein schon lange (15 bis 24 Jahre) oder sehr lange (über 24 Jahre) besitzen, gibt es keine plausible Erklärung dafür.

Anschließend hatten die Befragten auch die Möglichkeit, über freie Antworten ihre Ideen für mögliche Maßnahmen einzubringen. 119 Personen (58% aller Befragten) gaben 168 verwertbare Antworten, das sind von diesen im Schnitt 1,4 Antworten pro Person. Bei der Auswertung erfolgte, wie bei den Gründen für das Linksfahren (vgl. Kap. 5.3.7), wieder eine Zusammenfassung ähnlicher Ideen in Gruppen (Abb. 5-24).

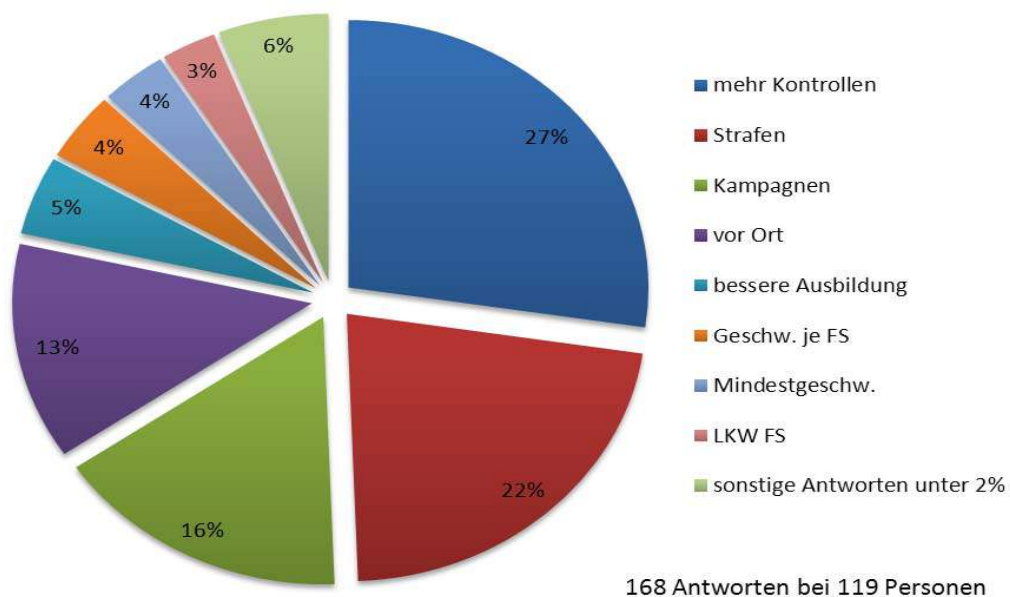


Abb. 5-24: Genannte Ideen für Maßnahmen gegen das Linksfahren (gruppiert)

Zusammen fast die Hälfte der Angaben (49%) entfällt dabei auf den Bereich der Überwachung und Ahndung. Dieser setzt sich zum einen aus dem mit 27% am häufigsten genannten Begriff "mehr Kontrollen" zusammen, welcher Zivilstreifen, Videoüberwachung, mobile Überwachung u.dgl., die nach Meinung der Befragten verstärkt zum Einsatz kommen sollten, umfasst. Zum anderen sind es 22% der Nennungen, die in der Bestrafung eine mögliche Lösung sehen, um das Linksfahren zu vermeiden.

"Kampagnen" im Sinne von bewusstseinsbildenden Maßnahmen über Medien, sei es im Radio, im Fernsehen oder in Printmedien, sind mit 16% die am dritthäufigsten genannte Maßnahmengruppe. Mit 13% werden "Hinweise Vor-Ort" als Lösung gesehen, wie es Verkehrsschilder oder Bodenmarkierungen sein können. Eine "bessere Ausbildung" wird immerhin noch zu 5% genannt.

Die Maßnahmenidee "fahrstreifenbezogene Geschwindigkeitsbeschränkungen" (4%) ist als eher wenig durchdacht zu beurteilen. De facto würden (höhere) Limits auf den linken Fahrstreifen das Linksfahren mehr fördern als verhindern. Eher plausibel erscheinen noch die Nennungen von "Mindestgeschwindigkeiten" (4%), wenn diese fahrstreifenbezogen sind, und eigene "Lkw-Fahrstreifen" (3%), wenngleich Lkw kaum je Linksfahrer im Sinne des Verstoßes gegen das Rechtsfahrgebot sind.

5.4 Zusammengefasste Erkenntnisse aus der Raststättenerhebung

5.4.1 Allgemeines

Aus der Befragung von 205 Kfz-LenkerInnen an Autobahnraststätten im Spätherbst 2012 lassen sich zusammengefasst folgende vereinfachte Aussagen tätigen (Tab. 5-24): Linksfahren auf Autobahnen ist ein Phänomen,

- das jeder kennt bzw. bei anderen beobachtet, vier Fünftel sogar häufig oder sehr oft,
- das aber bei weitem nicht alle machen, und wenn, dann nur selten,
- von dem sich die überwiegende Mehrheit, drei Viertel aller LenkerInnen, durch andere gestört fühlt, fast die Hälfte sogar häufig oder sehr oft,
- und wo sich knapp zwei Drittel der Befragten Maßnahmen dagegen wünschen.

Tab. 5-24: Linksfahren auf Autobahnen beobachten, selbst ausüben und sich gestört fühlen sowie Einschätzung der Wichtigkeit von Maßnahmen gegen Linksfahren (Anteile der Antworten der 205 Befragten in % und resultierende mittlere Häufigkeit der Antworten bzw. Zustimmung)

	mittl. Häufigkeit der Antworten	nie	selten	häufig	sehr oft	k.A.
beobachten Linksfahren anderer	73%	1	15	47	36	1
selbst Linksfahren	30%	32	49	15	3	1
durch Linksfahren anderer gestört	43%	26	30	30	13	1
	mittl. Häufigkeit der Zustimmung	nein	eher nein	eher ja	ja	1
Maßnahmen gegen Linksfahren sind wichtig	57%	23	15	30	32	1

Das Linksfahren ist, nach dem dichten Auffahren, bereits als das am zweitmeisten genannte störende Verhalten anderer auf Autobahnen. Vor allem fühlen sich LenkerInnen durch LinksfahrerInnen gezwungen, ihre eigene Geschwindigkeit zu verringern, teilweise aber auch, beim Überholen schneller zu fahren, als sie es eigentlich beabsichtigten. Nahezu die Hälfte aller Befragten lässt sich durch LinksfahrerInnen zumindest selten zum widerrechtlichen Rechtsüberholen verleiten, und bei der Mehrheit lösen LinksfahrerInnen zumindest selten auch Stress aus.

Die Kenntnis des Rechtsfahrgebots auf Autobahnen ist grundsätzlich gegeben, Unsicherheiten herrschen am ehesten noch bei der Frage, ob es auch auf Abschnitten mit Stadtautobahncharakteristik mit einem Tempolimit von 80 km/h gilt. Das Rechtsfahrgebot wird, vor allem zur Hebung der Verkehrssicherheit, als durchaus sinnvoll erachtet, aber auch zur Verflüssigung des Verkehrsablaufs. Gegner des Rechtsfahrgebots gibt es kaum, tendenziell am ehesten noch Personen mit Wohnsitz im Ausland.

Das Linksfahren wird eher auf der freien Strecke als im Bereich von Geschwindigkeitsbeschränkungen beobachtet. Störend wird es auf zweistreifigen Abschnitten weit mehr empfunden als auf 3- oder mehrstreifigen, dort wiederum eher auf einem der mittleren Fahrstreifen als auf dem ganz linken. Frauen stört es eher bei viel Verkehr, Männer hingegen eher bei wenig, wobei hier nach der grundsätzlichen Einstellung zum Fahrgefühl bei wenig und bei viel Verkehr nicht gefragt wurde. Das Gefühl, vom Linksfahren anderer Verkehrsteilnehmer gestört zu sein, findet sich in allen Bildungsschichten, wobei bei der Differenzierung nach örtlichem Auftreten des Linksfahrens der Störeffekt bei höher gebildeten FahrerInnen weniger stark ausgeprägt ist.

Örtlich dürfte Linksfahren eher ein österreichisches Thema sein, zumindest geben die in Österreich Befragten vergleichsweise öfter an, es zu beobachten wie auch, es selbst auszuüben. Zu beachten ist, dass Befragten mit Wohnsitz im Ausland das Rechtsfahrgebot weniger bewusst ist, das Linksfahren von ihnen weniger beobachtet wird und es auch weniger stört.

5.4.2 Differenzierung des Linksfahrens

Aus der differenzierten Befragung zum eigenen und zum beobachteten Fahrverhalten, zu Fahrsituationen wie Drängeln und Rechtsüberholen sowie auch aus den angegebenen Gründen kann abgeleitet werden, dass "das Linksfahren" kein einheitliches Phänomen ist, sondern grob unterschieden werden kann in

- aktives Linksfahren ("Linksdrängeln"),
- passives Linksfahren ("Linksbremsen"),
- Linksausweichen an Autobahnauffahrten.

Aktive LinksfahrerInnen wollen zügig und ungehindert vorankommen. Sie fahren mit hoher Geschwindigkeit und durchaus bewusst – aktiv – auf dem/den linken Fahrstreifen. Holen sie andere Fahrzeuge ein, neigen sie zum Auflaufen mit geringem Abstand und überholen gegebenenfalls rechts, wenn ihnen die anderen VerkehrsteilnehmerInnen nicht

Platz machen. Gemäß den Befragungsergebnissen fallen in diesen Typus LinksfahrerInnen vergleichsweise eher Männer, Personen mittleren Alters, VielfahrerInnen, FahrerInnen, die vorwiegend beruflich unterwegs sind und die leistungsstarke Autos steuern. Im Wesentlichen sind dies auch jene Personengruppen, die das Linksfahren anderer eher stört, die sich also durch das Fahren auf dem linken Fahrstreifen in ihrer eigenen Fahrt behindert fühlen. Diese Interpretation wird auch dadurch untermauert, dass Personen mit obigen Merkmalen das Linksfahren vor allem bei wenig Verkehr stört und auf Überlandabschnitten, wenn also ein zügiges Vorankommen möglich ist und erwartet wird. Die Befragung zeigt als Gründe für dieses "Linksdrängeln" Schnellfahren, Zeitdruck, Behinderungen rechts oder Ungeduld.

Anders verhält es sich beim Typus der **passiven LinksfahrerInnen**. Sie werden von auflaufenden FahrzeuglenkerInnen als "Linksbremser" empfunden, wenn sie – gleichsam passiv – gegen das Rechtsfahrgebot verstoßen. Sie beobachten das Drängeln wie auch das Rechtsüberholen gemäß Befragung häufiger, tun es aber selbst seltener. Es weist einiges darauf hin, dass es sich vergleichsweise eher um Frauen handelt, eher um jüngere wie auch ältere Personen bzw. um solche, die nicht überwiegend aus beruflichen Gründen unterwegs sind. Auch LenkerInnen mit wenig Fahrpraxis dürften vergleichsweise oft diesem Typus zuzuordnen sein. Als am störendsten werden sie offenbar auf dem Überholstreifen zweistreifiger Richtungsfahrbahnen wahrgenommen, auf 3- oder mehrstreifigen Richtungsfahrbahnen stören sie eher auf dem/den mittigen Fahrstreifen. Bequemlichkeit oder Unsicherheit weisen als angegebene Gründe auf diesen Typus von LinksfahrerInnen hin.

Einen Sonderfall stellt das **Linksausweichen im Bereich von Autobahnauffahrten** dar. Wie die Befragung zeigte, wird das Wechseln vom rechten auf einen Fahrstreifen weiter links aus Rücksicht, um auffahrenden LenkerInnen das Einfädeln zu erleichtern, nur wenig als störend empfunden. Im Licht der Tatsache, dass das Linksfahren nach dem dichten Auffahren am zweithäufigsten als störendes Verhalten auf Autobahnen genannt wurde, liegt der Schluss nahe, dass das kurzzeitige Linksfahren im Bereich von Autobahnauffahrten nicht als Missachtung des Rechtsfahrgebots wahrgenommen wird.

5.4.3 Linksfahren nach soziodemografischen Merkmalen

Nach soziodemografischen Merkmalen, wie sie in Kapitel 5.2.2 benannt sind, kann zusammenfassend festgestellt werden:

Alter und Dauer des Führerscheinbesitzes

Die Betrachtung über das Lebensalter geht in der Regel mit den Untersuchungsergebnissen zur Dauer des Führerscheinbesitzes konform.

Über das Lebensalter betrachtet zeigt sich, dass die Kenntnis über das Rechtsfahrgebot auf Autobahnen mit zunehmendem Lebensalter zunimmt; jüngeren Personen sind weniger gut informiert. Tendenziell gibt auch die Gruppe der jüngeren Befragten eher an, das Rechtsfahrgebot zu missachten, als ältere Personen. Jüngere wissen allerdings besser über die Gültigkeit des Rechtsfahrgebots auch auf Autobahnen mit Stadtautobahncharakteristik Bescheid. Hier zeigen sich Fahrer mit einem Führerscheinbesitz länger als 15 Jahre am wenigsten informiert.

Junge AutolenkerInnen sehen im Rechtsfahrgebot tendenziell weniger Beitrag zur Verkehrssicherheit als die ab 25-jährigen. Vielmehr sehen sie den Sinn des Rechtsfahrgebots, den Verkehr flüssig zu halten. Anders die Älteren, sie sehen vergleichsweise weniger positive Wirkung auf den Verkehrsfluss.

Junge FahrerInnen fühlen sich durch Linksfahrer weniger gestört und gebremst als Personen mittleren Alters, insbesondere auf 2-streifigen Abschnitten, und wenn, dann auf Stadtautobahnen, bei viel Verkehr und etwas mehr im Bereich von Autobahnauffahrten. Sehr ähnlich verhält es sich auch bei der Gruppe der ältesten FahrerInnen. Jüngere empfinden am wenigsten Stress infolge LinksfahrerInnen. Sehr junge AutolenkerInnen verhalten sich auf der Autobahn mehr regelkonform als ältere und überholen deutlich seltener rechts, insbesondere auf zweistreifigen Abschnitten. Jüngere wie ältere FahrerInnen begrüßen jedoch Maßnahmen gegen das Linksfahren mehr als Personen mittleren Alters.

Insgesamt betrachtet dürften sehr junge und ältere AutolenkerInnen eher dem Typus der passiven LinksfahrerInnen zuzuordnen sein, während die mittlere Altersgruppe eher zum aktiven Linksfahren neigt, wobei geschlechtsspezifische Unterschiede vorliegen.

Geschlecht

Frauen beobachten das Drängeln und das Rechtsüberholen anderer häufiger als Männer. Männer hingegen neigen eher zum selbst dicht Auffahren und Rechtsüberholen. Daraus kann abgeleitet werden, dass Männer eher in den Typus des aktiven Linksfahrers fallen. Andererseits gibt es zahlreiche Hinweise, wonach Frauen eher zum passiven Linksfahren neigen. So geben signifikant mehr Frauen als Männer zu, dass sie links fahren, und es fühlen sich signifikant seltener Frauen als Männer zum langsameren Fahren gezwungen.

Obwohl Frauen die Disziplin auf Autobahnen kritischer beurteilen als Männer, stört das Linksfahren Männer mehr als Frauen. Dies untermauert die aufgeworfene These, wonach die differenzierte Betrachtung des Linksfahrens auch geschlechtstypisches Verhalten zeigt: Männer neigen zum zügigen Fahren, wo LinksfahrerInnen, wenn ein zügiges Vorankommen grundsätzlich möglich ist, mehr stören. Dies ist bei wenig Verkehr der Fall und hier fühlen sich laut Befragung eher Männer als Frauen von LinksfahrerInnen gestört. Männer fühlen sich auch auf 3- oder mehrstreifigen Abschnitten stärker durch LinksfahrerInnen gestört, und zwar sowohl auf dem ganz linken wie auch auf mittigen Fahrstreifen.

Die Auswertung ergibt, dass LinksfahrerInnen bei Frauen nur geringfügig seltener als bei Männern Stress auslöst. Dies ist insofern interessant, als Männer sich deutlich und signifikant häufiger als Frauen durch LinksfahrerInnen gebremst fühlen.

Männer finden Maßnahmen gegen Linksfahren wichtiger als Frauen.

Jahreskilometerleistung, Motorleistung und Zweck der meisten Fahrten

Die Motorleistung und der Zweck der meisten Fahrten, nämlich entweder hauptsächlich beruflich oder hauptsächlich privat, korreliert mit der Jahreskilometerleistung. Personen, die viel auf Autobahnen unterwegs sind, tun dies oft aus beruflichen Gründen und fahren häufig Pkw mit leistungsstarken Motoren. Sie verfügen über viel Fahrtroutine und neigen zum "Linksdrängeln" mit all den Konsequenzen, wie der Neigung zum Rechtsüberholen oder zum dicht Auffahren. Je höher die jährliche Kilometerleistung, je eher aus beruflichen Gründen gefahren wird und, in der Tendenz, je stärker die Motorleistung des Fahrzeugs, desto häufiger treten diese regelwidrigen Verhaltensweisen auf.

Mit zunehmender Motorleistung nimmt der auf 2-streifigen Abschnitten ohnehin größere Störeffekt von LinksfahrerInnen weiter zu, mit zunehmender jährlicher Kilometerleistung gilt dies auch auf 3- oder mehrstreifigen Streckenabschnitten, auf Stadtautobahnen deutlich weniger als auf Überlandautobahnen. Ebenso steigt mit der Jahreskilometerleistung und der Motorleistung auch die Wahrnehmung, durch LinksfahrerInnen, gebremst zu werden. Dies und die Störung durch LinksfahrerInnen bei wenig Verkehr passen in das Bild des/der aktiven Linksfahrers/in und sind ein Indiz dafür, dass Personen, die viel Autobahnfahrtroutine aufweisen können, gerne mit hoher Geschwindigkeit, gegebenenfalls auch auf dem linken Fahrstreifen unterwegs sind, um zügig und ungehindert voranzukommen. Hingegen nimmt der Stress durch LinksfahrerInnen mit zunehmender Motorleistung ab. Mit zunehmender Motorleistung fühlt man sich tendenziell zwar öfter durch LinksfahrerInnen gebremst, regt sich aber offenbar weniger darüber auf.

Umgekehrt beobachten FahrerInnen mit schwächer motorisierten Fahrzeugen mehr DränglerInnen. Auch neigen FahrerInnen schwächer motorisierter Fahrzeuge weniger zum selbst dicht Auffahren als FahrerInnen mit starker Motorisierung und das Linksfahren anderer auf Stadtautobahnen stört sie mehr als FahrerInnen mit starker Motorisierung, umgekehrt jedoch auf Überlandautobahnen.

FahrerInnen mit weniger PS-starken Fahrzeugen sind vom Sinn des Rechtsfahrgebots bezüglich der Erhöhung der Verkehrssicherheit und der Verflüssigung des Verkehrs signifikant mehr überzeugt als jene von stärker motorisierten Fahrzeugen.

6 MASSNAHMEN GEGEN DAS LINKSFAHREN – EINE ZWISCHENBILANZ

Ein wesentliches Projektziel ist, neben dem grundsätzlichen Erkenntnisgewinn über das "Phänomen Linksfahren", die Erarbeitung von Maßnahmenvorschlägen, die sowohl von LenkerInnen als auch ExpertInnenseite als effektiv erachtet werden, um die Einhaltung des Rechtsfahrgebots zu fördern. In diesem Kapitel folgt als Zwischenschritt die Auflistung und Diskussion aller der im bisherigen Projektprozess gesammelten Maßnahmen. Insgesamt sind es 18 (sh. Tab. 6-1). Im Ergebnis fällt jeweils die Entscheidung, ob die einzelne Maßnahme aussichtsreich genug ist, um in den folgenden Projektschritten der Maßnahmenevaluierung und -optimierung weiter behandelt zu werden oder nicht.

Tab. 6-1: Bisher gesammelte Maßnahmen gegen das Linksfahren

Maßnahme	weitere Behandlung im Projekt
Rechtliche Maßnahmen	
I Präzisierung des derzeitigen Gesetzestextes zum Rechtsfahrgebot	ja
II Partielle Aufhebung des Rechtsfahrgebots in bestimmten Bereichen	ja
III Generelle Freigabe der Fahrstreifenwahl auf Autobahnen	nein
IV Fahrstreifenbezogene Mindestgeschwindigkeiten	nein
V Homogenisierung des Verkehrsflusses durch Geschwindigkeitsbeschränkungen	nein
VI Anpassung der Bodenmarkierungsverordnung	ja
Überwachung / Ahndung	
VII Erhöhung der Überwachungsichte	ja
VIII Automatisierte Überwachung	ja
IX Erhöhung des Strafausmaßes	ja
X Linksfahren als Vormerkdelikt	nein
Maßnahmen der Infrastruktur	
XI Erhaltung/Sanierung des rechten Fahrstreifens	nein
XII Maßnahmen der Knotengestaltung	nein
XIII Verschmälerung und/oder wiederholter Abbau des linken Fahrstreifens	nein
XIV Lkw-Fahrstreifen	nein
Bewusstseinsbildende Maßnahmen	
XV Hinweise vor Ort	ja
XVI Mediale Kampagnen und Aktionen	ja
Fahraus- und -fortbildung	
XVII Verbesserte Ausbildung in der Fahrschule	ja
XVIII Auffrischkurse	ja

6.1 Rechtliche Maßnahmen

I. Präzisierung des derzeitigen Gesetzestextes zum Rechtsfahrgebot

Beschreibung: Laut § 7 StVO hat der Lenker eines Fahrzeugs <so weit rechts zu fahren, wie ihm dies unter Bedachtnahme auf die Leichtigkeit und Flüssigkeit des Verkehrs zumutbar und (...) möglich ist.> Eine Präzisierung dieses Gesetzestextes könnte durch die Einführung z.B. metrischer oder zeitlicher Werte erfolgen, ab wann ein Verstoß gegen das Rechtsfahrgebot vorliegt. Auch die Einschränkung des Rechtsfahrgebots nur auf Fälle, wo eine Behinderung anderer vorliegt, erscheint denkbar.

Diskussion: Grundsätzlich ist das Rechtsfahrgebot auf Autobahnen und dass es auch dann gilt, wenn niemand behindert wird, den AutofahrerInnen gut bekannt. Die Auslegung der Zumutbarkeitsregel ist jedoch dehnbar, "genormte", messbare Angaben, ab wann VerkehrsteilnehmerInnen gegen das Rechtsfahrgebot verstoßen, gibt es nicht. Es ist von der Exekutive schwierig zu überwachen. Zudem wird die Zumutbarkeit von LenkerInnen oft zu eigenen Gunsten ausgelegt, sodass das Bewusstsein, LinksfahrerIn zu sein und ein Delikt zu begehen, oft gar nicht erst gegeben ist. Eine Präzisierung könnte hier Abhilfe verschaffen und zudem die Akzeptanz für das Rechtsfahrgebot in der Öffentlichkeit erhöhen. Die Einführung z.B. einer metrischen Obergrenze birgt aber die Gefahr, dass dann nur noch diese berücksichtigt und geahndet werden würde, obwohl die Zumutbarkeit des Fahrstreifenwechsels nach rechts schon früher gegeben gewesen wäre. Eine Unterscheidung zwischen Behinderung und Nicht-Behinderung würde aufwändige Erhebungsverfahren mit hohem administrativen Aufwand nach sich ziehen (vgl. Kap. 4.2.3.2).

Weitere Behandlung im Projekt: ja.

II. Partielle Aufhebung des Rechtsfahrgebots in bestimmten Bereichen

Beschreibung: Das Rechtsfahrgebot soll nicht generell auf Richtungsfahrbahnen von A- und S-Straßen gelten, sondern in gewissen Bereichen aufgehoben werden, wie auf Abschnitten mit "Stadtautobahncharakteristik", auf Abschnitten mit dauerhaft reduziertem Tempolimit (z.B. 80 km/h oder auch 100 km/h), oder im Bereich von Auffahrten.

Diskussion: Da in diesen Bereichen das Linksfahren in der Praxis des Verkehrsablaufs offenbar eher als übliche Gepflogenheit denn als Verkehrsdelikt betrachtet wird, würde diese Maßnahmen gleichsam einer Anpassung der gesetzlichen Lage an das gängige Normalverhalten gleichkommen. Allerdings wird das Linksfahren anderer gerade dort von den LenkerInnen als im Vergleich besonders wenig störend empfunden. Gleichzeitig herrscht bezüglich der Gültigkeit des Rechtsfahrgebots auf Stadtautobahnen die vergleichsweise größte Unsicherheit (vgl. Kap. 5.3.3). Die Legalisierung des Linksfahrens in

den genannten Bereichen könnte aber eine höhere Akzeptanz des Rechtsfahrgebots auf den anderen Abschnitten bewirken.

Weitere Behandlung im Projekt: ja.

III. Generelle Freigabe der Fahrstreifenwahl auf Autobahnen

Beschreibung: Das Rechtsfahrgebot verliert wie in Ortsgebieten auch auf mehrstreifigen Richtungsfahrbahnen von Autobahnen seine Gültigkeit, Linksfahren wird legalisiert.

Diskussion: Dieser Vorschlag wurde in durchaus provozierender Absicht in der Expertenfokusgruppe genannt (vgl. Kap. 4.2.3.2). Eine Freigabe der Fahrstreifenwahl auf Autobahnen würde, völlig unabhängig von der Verkehrsmenge, der Verkehrszusammensetzung und dem Ausmaß der Geschwindigkeitsunterschiede auf den verschiedenen Fahrstreifen das Rechtsüberholen überall erlauben. Dies wäre bezüglich der Verkehrssicherheit überaus bedenklich und ist strikt abzulehnen.

Weitere Behandlung im Projekt: nein.

IV. Fahrstreifenbezogene Mindestgeschwindigkeiten

Beschreibung: Durch fahrstreifenbezogene Mindestgeschwindigkeiten soll vermieden werden, dass langsame Fahrzeuge nicht gegen das Rechtsfahrgebot verstoßen.

Diskussion: Die Zweckmäßigkeit der Verordnung von unterschiedlichen Mindestgeschwindigkeiten für verschiedenen Fahrstreifen ist generell zu hinterfragen. Sie kommen auf österreichischen Autobahnen auch selten zum Einsatz, am ehesten noch auf Steigungsstrecken, um zu vermeiden, dass untermotorisierte Fahrzeuge diese zum Überholen nutzen. Aktive LinksfahrerInnen blieben von Mindestgeschwindigkeiten unbeeindruckt. Sie fahren ohnehin zügig und durchaus bewusst auf dem/den linken Fahrstreifen. Beim passiven, gedankenlosen Linksfahren hingegen stellt sich die Frage, ob die mögliche Höhe einer Mindestgeschwindigkeit (jedenfalls nennenswert unter der erlaubten Höchstgeschwindigkeit) ausreichen kann, um sie vom Verstoß gegen das Rechtsfahrgebot abzuhalten.

Weitere Behandlung im Projekt: nein.

V. Homogenisierung des Verkehrsflusses durch Geschwindigkeitsbeschränkungen

Beschreibung: Verstärkter Einsatz von Geschwindigkeitsbeschränkungen auf Autobahnen auf 100 km/h.

Diskussion: Geschwindigkeitsbeschränkungen auf 100 km/h bewirken eine Vergleichmäßigung des Geschwindigkeitsniveaus auf den Fahrstreifen bzw. eine Homogenisierung des Verkehrsflusses. Zweifellos sind damit eine Reihe von überaus positiven Wirkungen auf die Verkehrssicherheit und die Umwelt verbunden. Auch das Linksfahren würde auf

solchen Abschnitten, ähnlich wie auf Stadtautobahnen, wohl als weniger störend empfunden werden (vgl. Kap. 5.3.5). Die Verordnung von Geschwindigkeitsbeschränkungen als konkrete Maßnahme gegen (nur) das Linksfahren wird jedoch als überzogen erachtet.

Weitere Behandlung im Projekt: nein.

VI. Anpassung der Bodenmarkierungsverordnung

Beschreibung: Änderung der Bodenmarkierungsverordnung für den Fall, dass neuartige Bodenmarkierungen als Maßnahme gegen das Linksfahren nicht konform zu ihr sind.

Diskussion: Bodenmarkierungen müssen verträglich mit den Bestimmungen der Bodenmarkierungsverordnung sein.

Weitere Behandlung im Projekt: ja.

6.2 Überwachung und Ahndung

VII. Erhöhung der Überwachungsichte

Beschreibung: Intensivierung der Überwachung des Rechtsfahrgebots

Diskussion: Der Nichtbeachtung des Rechtsfahrgebots soll mit einer vermehrten Überwachung entgegengewirkt werden. Dies ist nicht nur ein Ergebnis aus den Fokusgruppendifkussionen, sondern auch die am häufigsten bei der Raststättenerhebung genannte Maßnahmenidee gegen das Linksfahren (vgl. Kap. 5.3.8). Allgemein steigt die Bereitschaft, sich regelkonform zu verhalten, je höher die Wahrscheinlichkeit ist, bei einer Verkehrsübertretung erwischt zu werden (Mäkinen et al., 2003). Die entscheidende Rolle dabei spielt allerdings die subjektiv wahrgenommen Wahrscheinlichkeit, und diese dürfte, was das Linksfahren betrifft, extrem gering sein. Zwar kam es allein in Niederösterreich in den ersten 8 Monaten des Jahres 2012 zu etwa 3.500 Amtshandlungen wegen Nichtbeachtung des Rechtsfahrgebots (vgl. Kap. 4.2.1.2), diese Tatsache ist aber der Öffentlichkeit nicht bekannt. Zudem erfolgt die Kontrolle in der Regel aus dem fahrenden Fahrzeug heraus, sodass sie von den AutofahrerInnen gar nicht als Überwachung des Rechtsfahrgebots wahrgenommen wird. Der Umstand, dass das Linksfahren bei anderen mehr als doppelt so oft beobachtet wie selbst ausgeübt wird (vgl. Kap. 5.3.4) ist überdies ein klares Indiz für ein geringes Deliktbewusstsein – vielen LinksfahrerInnen dürfte oft gar nicht bewusst sein, dass sie welche sind und dementsprechend mit Überwachung und Bestrafung rechnen müssten. Verstärkte Kontrollen könnten daher eine verbesserte Wahrnehmung des Linksfahrens als ein verkehrswidriges Verhalten erhoffen lassen.

Weitere Behandlung im Projekt: ja.

VIII. Automatisierte Überwachung

Beschreibung: Die technisch mögliche Überwachung und Ahndung von Verstößen gegen das Rechtsfahrgebot über die Einrichtungen der technischen Abstandsmessung sind gemäß §98c der StVO seit 2009 nicht zulässig bzw. wäre eine Änderung erforderlich, um sie zu ermöglichen.

Diskussion: Die Möglichkeiten der Intensivierung der Überwachung des Rechtsfahrgebots mit den herkömmlichen Mitteln, also vorwiegend aus Fahrzeugen heraus, stößt aufgrund beschränkter Ressourcen rasch auf ihre Grenzen. Hier würde die Zulassung des Einsatzes der technischen Hilfsmittel, wie sie für die Abstandsmessung derzeit ohnehin im Einsatz sind, Abhilfe schaffen. Zudem ist das Delikt eines zu geringen Tiefenabstands zum Vorderfahrzeug nicht selten mit einem Verstoß gegen das Rechtsfahrgebot verbunden, sowohl was das hinterherfahrende wie auch das voranfahrende Fahrzeug betrifft. Dementsprechend wird die Umsetzung dieser Maßnahme von den ExpertInnen, und hier wieder vor allem von den Vertretern der Exekutive, als überaus erstrebenswert erachtet.

Weitere Behandlung im Projekt: ja.

IX. Erhöhung des Strafausmaßes

Beschreibung: Anhebung der Strafen bzw. der Strafandrohung für die Missachtung des Rechtsfahrgebots.

Diskussion: Das derzeitige Strafausmaß bei Verstößen gegen das Rechtsfahrgebot ist niedrig. Es beträgt bei einem Organmandat üblicher Weise € 20,- und bei einer Anonymverfügung € 40,-. Erst wenn diese nicht bezahlt wird, steigt es in der Praxis auf ca € 50,- (vgl. Kap. 4.2.1.3). Die theoretisch mögliche Höchststrafe liegt gem § 99 Abs 3 lit a StVO bei € 726,--. In den Fokusgruppendifkussionen, sowohl von den LenkerInnen wie auch den ExpertInnen, wird eine Anhebung der real verhängten Strafen als wirksam gegen das Linksfahren eingestuft. Damit soll vor allem erreicht werden, dass Linksfahren mehr als bisher als Verkehrsdelikt wahrgenommen und in der Folge das Rechtsfahrgebot verstärkt eingehalten wird. Auch von den bei der Raststättenerhebung befragten LenkerInnen sind Strafen die am zweithäufigsten genannte Maßnahmenidee gegen das Linksfahren.

Weitere Behandlung im Projekt: ja.

X. Linksfahren als Vormerkdelikt

Beschreibung: Aufnahme des Linksfahrens in die Reihe der Vormerkdelikte gemäß § 30a FSG 1997, d.h. nach Rechtskraft der Bestrafung würde im Führerscheinregister eine Vormerkung eingetragen werden.

Diskussion: Dieser Maßnahmenvorschlag wurde in der Expertenfokusgruppe als schlecht argumentierbar und auch schwer umsetzbar beurteilt. Linksfahren als offensichtlich schwer wiegende Beeinträchtigung der Verkehrssicherheit ist zwar nahe liegend, aber kaum beweisbar und das Deliktbewusstsein in der Öffentlichkeit ist vergleichsweise gering. Auch wird befürchtet, dass das Instrument der Vormerkung durch eine Aufnahme des Linksfahrens geschwächt wird.

Weitere Behandlung im Projekt: nein.

6.3 Maßnahmen an der Infrastruktur

XI. Erhaltung/Sanierung des rechten Fahrstreifens

Beschreibung: Verstärkter Fokus auf die Deckensanierung des rechten Fahrstreifens, sowohl was dessen Längsebenheit als auch Spurrinnen betrifft.

Diskussion: Hinter dieser Maßnahme verbirgt sich Annahme, dass die Qualität des rechten Fahrstreifens durch die erhöhte Belastung mit Schwerverkehr mitunter deutlich schlechter ist als jene der anderen Fahrstreifen. In der Expertenfokusgruppe wurde die Vermutung geäußert, dass dies ein möglicher Grund für das Linksfahren sein könnte, da das Befahren dieses Fahrstreifens eher vermieden wird (vgl. Kap. 4.2.2.8). Auch wenn bei der freien Nennung von Gründen in der Raststättenerhebung dieser Umstand ohne Bedeutung war (vgl. Kap. 5.3.7), ist nicht auszuschließen, dass ein guter Zustand des rechten Fahrstreifens Linksfahrten vermeiden helfen kann. Im Vergleich zu den vielen Faktoren, die bei der Strategie der baulichen Erhaltung des Hochleistungsstraßennetzes eine maßgebende Rolle spielen, erscheint jedoch eine Fahrstreifensanierung als spezielle Maßnahme gegen das Linksfahren nicht begründbar.

Weitere Behandlung im Projekt: nein.

XII. Maßnahmen der Knotengestaltung

Beschreibung: In der Expertenfokusgruppe wurden einige Maßnahmen für die Gestaltung von Anschlussstellen bzw. Autobahnknoten diskutiert, die beachtet werden sollten, um nicht Verstöße gegen das Rechtsfahrgebot zu fördern:

- Linksein- und -ausfahrten vermeiden,
- Dauerfahrstreifenbeilegung (bzw. Fahrstreifenadditionen rechts) vermeiden,
- Zwangsausfahrten (bzw. Fahrstreifensubtraktionen rechts) vermeiden,
- Beschleunigungsstreifen verlängern.

Diskussion: Die Probleme, die Linksein- oder -ausfahrten verursachen, sind bekannt. In der österreichischen Richtlinie RVS 03.05.13 (FSV 2001) sind sie daher nicht vorgesehen.

Sehr wohl enthalten, allerdings nicht als Standardausführung bezeichnet, sind Fahrstreifenadditionen rechts bei Einfahrten und Fahrstreifensubtraktionen rechts bei Ausfahrten. Bei beiden Ausbildungsformen bleibt der rechte Fahrstreifen nicht durchgängig erhalten. Inzwischen weiß man jedoch, dass beide Formen Nachteile mit sich bringen, da sie viele FahrzeuglenkerInnen zum Fahrstreifenwechsel zwingen. So müssen u.a., um nicht gegen das Rechtsfahrgebot zu verstoßen, Fahrzeuge vom rechten Fahrstreifen bei der ersteren nach der Einfahrt rasch nach rechts wechseln und bei der zweiten vor der Ausfahrt nach links, aber nicht zu früh. Die Richtlinie befindet sich derzeit in Überarbeitung und es ist absehbar, dass der zukünftige Einsatz dieser beiden Ausbildungsformen eingehend thematisiert werden wird. Von einer Verlängerung von Beschleunigungsstreifen, deren Länge inklusive Einfahrtsstrecke gemäß RVS 03.05.13 im Standardfall 220 m beträgt, ist wenig Wirkung auf das Linksfahrverhalten zu erwarten. Zum einen wird bei Auffahrten von vorn herein häufig auf einen Fahrstreifen weiter links gewechselt (vgl. Kap. 4.2.2.5), zum anderen wird das Linksfahren anderer dort wenig als störend empfunden (vgl. Kap. 5.3.5). Nicht zuletzt dürfte das jüngst eingeführte Rücksichtnahmegebot (vgl. Kap. 3.1.3.3) dieses vielfach praktizierte Ausweichen nach links durchaus stützen.

Weitere Behandlung im Projekt: nein.

XIII. Verschmälerung und/oder wiederholter Abbau des linken Fahrstreifens

Beschreibung: In den Lenkerfokusgruppen kam der Vorschlag, den linken Fahrstreifen schmaler zu gestalten als die anderen Fahrstreifen oder alle paar Kilometer gänzlich abzubauen, damit er weniger genutzt werde.

Diskussion: Auf zügig trassierten Straßen mit erlaubten Geschwindigkeiten über 100 km/h beträgt die Mindestfahrstreifenbreite 3,50 m (FSV 2005). Diese Breite zu verringern, um die Linksfahrneigung zu reduzieren, wäre aus verkehrssicherheitstechnischen Gründen nicht vertretbar. Ebenso aus Gründen der Verkehrssicherheit und zusätzlich wegen der Frage der Kapazität der Straße ist auch ein regelmäßiger Abbau des linken Fahrstreifens als zweckmäßige Maßnahme zur Förderung des Rechtsfahrgebots auszuschließen.

Weitere Behandlung im Projekt: nein.

XIV. Lkw-Fahrstreifen

Beschreibung: Bei den freien Nennungen in der Raststättenerhebung (vgl. Kap. 5.3.8) wurden Lkw-Fahrstreifen als mögliche Maßnahme gegen das Linksfahren genannt.

Diskussion: In manchen Ländern ist es üblich, zur Förderung des Verkehrsflusses auf Steigungsstrecken den Pannestreifen in einen Kriechstreifen für Lkw umzuwandeln. Z.B.

in Slowenien ist dieser mit einer breiten Warnlinie gekennzeichnet und muss von Pkw nicht benutzt werden. Im Zuge der Überarbeitung der RVS 03.03.31 (FSV 2005) wurde die Möglichkeit einer solchen Lösung auch für Österreich ausgiebig diskutiert, vor allem wegen ernsthafter Bedenken hinsichtlich der Verkehrssicherheit aber letztlich verworfen.

Weitere Behandlung im Projekt: nein.

6.4 Bewusstseinsbildende Maßnahmen

XV. Hinweise vor Ort

Beschreibung: Durch unterschiedliche Art der Information vor Ort soll an die Einhaltung des Rechtsfahrgebots direkt entlang der Straße erinnert werden. Zur Informationsvermittlung bieten sich an:

- Informationstexte (z.B. Wechseltextanzeigen von Verkehrsbeeinflussungsanlagen),
- Hinweistafeln,
- Bodenmarkierungen.

Diskussion: Die Information vor Ort scheint einen wichtigen Beitrag leisten zu können, die Anzahl der Linksfahrten zu verringern. Dies geht sowohl aus der Raststättenerhebung hervor, dort waren Erinnerungen vor Ort die am vierthäufigsten genannte Maßnahmen-idee (vgl. Kap. 5.3.8), wie auch aus Fokusgruppendifkussionen. Hier wurde von den LenkerInnen den Bodenmarkierungen eine bessere Wahrnehmbarkeit zugebilligt als Überkopfinformationen. Außerdem sollte eine Informationsüberlastung durch zu viele Hinweistafeln vermieden werden. Jedenfalls würden Erinnerungen vor Ort vor allem jene LinksfahrerInnen, die sich "ohne böse Absicht" nicht wieder rechts eingeordnet haben (eher also die "passiven" LinksfahrerInnen) auf ihr Fehlverhalten aufmerksam machen. Zu überprüfen wird sein, von welcher Form textlicher Informationen vor Ort die größte Wirksamkeit zu erwarten ist, eher von ermahnend-warnenden, positiv-informierenden, negativ-abschreckenden oder humorvollen.

Weitere Behandlung im Projekt: ja.

XVI. Mediale Kampagnen und Aktionen

Beschreibung: In unterschiedlichen Kampagnen und Aktionen soll über das Rechtsfahrgebot informiert werden sowie positive Konsequenzen und Auswirkungen seiner Einhaltung sollen thematisiert werden wie auch negative bei Verstößen.

Diskussion: Eine breite Information der Öffentlichkeit über das Rechtsfahrgebot, sei es über Medien wie Radio, TV, Printmedien, oder über entsprechende einschlägige Aktionen, wurde bereits in den Fokusgruppen (vgl. Kap. 4.1.5 sowie 4.2.3.5) als viel verspre-

chende Maßnahme gegen das Linksfahren diskutiert. Von den ExpertInnen kam hierzu der Vorschlag, das Rechtsfahrgebot in eine Kampagne für das neue Rücksichtnahmegebot zu integrieren. Die vermutete Wirkung von Öffentlichkeitsarbeit findet ihre Bestätigung auch in der Raststättenerhebung, wo Kampagnen bei der freien Nennung von Maßnahmenideen die am dritthäufigsten genannte waren (vgl. Kap. 5.3.8). Wie eine Kampagne zur Verbesserten Einhaltung des Rechtsfahrgebot zu gestalten ist, kann im Projekt nicht geklärt werden, doch soll die potenzielle Wirksamkeit unterschiedlicher Kategorien einer Kernbotschaft geprüft werden (positiv, ermahnend, negativ oder humorvoll).

Weitere Behandlung im Projekt: ja.

6.5 Maßnahmen der Fahraus- und -fortbildung

XVII. Verbesserte Ausbildung in der Fahrschule

Beschreibung: Verstärkte Thematisierung des Rechtsfahrgebots in der Fahrausbildung.

Diskussion: In allen Fokusgruppendifkussionen wurde die Ausbildung als wichtiger Faktor genannt (vgl. Kap. 4.1.5 sowie 4.2.3.6), um ein Bewusstsein für die Einhaltung des Rechtsfahrgebots auf Autobahnen zu schaffen. Das Rechtsfahrgebot auf Richtungsfahrbahnen von Freilandstraßen ist derzeit nicht im Fragenkatalog der Fahrschulausbildung enthalten. Fragen zum Rechtsfahrgebot mit dem Hinweis auf die Bedeutung für Autobahnfahrten wären allerdings eine wichtige Voraussetzung, dass es in Fahrschulen sowohl theoretisch behandelt, als auch, wenn möglich, praktisch geübt wird. Auch die Raststättenerhebung hat gezeigt, dass es um das Wissen zum Rechtsfahrgebot bei Führerscheinneulingen tendenziell vergleichsweise schlecht bestellt ist (vgl. Kap. 5.3.3). Bei der Raststättenerhebung war die bessere Ausbildung bei der freien Nennung von Maßnahmenideen die am fünfthäufigsten genannte (vgl. Kap. 5.3.8).

Weitere Behandlung im Projekt: ja.

XVIII. Auffrischkungskurse

Beschreibung: Behandlung des Rechtsfahrgebots im Rahmen von Auffrischkungskursen zur Straßenverkehrsordnung.

Diskussion: Um den AutofahrerInnen die StVO auch nach langer Praxiserfahrung in Erinnerung zu rufen, wären (freiwillige) Auffrischkungskurse zweckmäßig, so ein Vorschlag in den Lenkerfokusgruppen (vgl. Kap. 4.1.5). Die Verkehrsregeln werden lediglich in der Fahrschule intensiv durchgearbeitet. Viele kommen im Laufe der Zeit hinzu oder ändern sich, ohne dass es allen LenkerInnen bewusst wird, und andere wiederum werden vergessen. Durch Angebote von Auffrischkungskursen (z.B. von bereits in der

(Nach)Schulung tätigen Stellen) hätte man die Möglichkeit, das Wissen auf den aktuellen Stand zu bringen und dabei auch das Rechtsfahrgebot auf Autobahnen zum Thema zu machen.

Weitere Behandlung im Projekt: ja.

7 MASSNAHMENEVALUIERUNG – VERTIEFUNGSDINTERVIEWS

Die Evaluierung der Wirksamkeit von in Frage kommenden Maßnahmen zur Verbesserten Einhaltung des Rechtsfahrgebots (vgl. Kap. 6) wurde mit Vertiefungsinterviews mit AutofahrerInnen durchgeführt, von denen man begründet annehmen kann, dass sie zumindest gelegentlich selbst LinksfahrerInnen sind.

7.1 Systemabgrenzung

Die Vertiefungsinterviews basieren auf den möglichen Maßnahmen gegen das Linksfahren, die auf Grundlage der Erkenntnisse aus den Fokusgruppen (Kap. 4) und der Raststättenbefragung (Kap. 5) abgeleitet wurden.

7.1.1 Grundgesamtheit

Die Grundgesamtheit der vertiefenden Erhebung bilden alle Autolenker, von denen angenommen werden kann, dass sie zumindest gelegentlich gegen das Rechtsfahrgebot auf Österreichs Autobahnen und Schnellstraßen verstoßen. Das sind zum einen Personen die von der Polizei wegen Linksfahrens auf der Autobahn angehalten wurden und zum anderen Personen, die zugeben, zumindest gelegentlich das Rechtsfahrgebot zu missachten. Die Zielvorgabe der vertiefenden Erhebung waren 30 Kfz-LenkerInnen aus der Grundgesamtheit. Ihre Rekrutierung erfolgte auf dreierlei Weise:

- LenkerInnen, die von der Exekutive wegen Missachtung des Rechtsfahrgebots (oft auch in Kombination mit anderen Verstößen) angehalten worden waren, wurde von den Exekutivbeamten ein Aufforderungsschreiben (sh. Anhang 4) überreicht. Mit diesem Schreiben wurden die ertappten LinksfahrerInnen ersucht, sich freiwillig beim Team des Forschungsprojekts Phäliks zu melden. Alle weiteren Details wurden in der Folge telefonisch oder per E-Mail vereinbart. Die Anhaltungen erfolgten durch Beamte der Landesverkehrsabteilung des Landespolizeikommandos Niederösterreich. Die Verteilung des Aufforderungsschreibens floss in den normalen Polizeidienst ein und hatte keinen Einfluss auf die Amtshandlung und auf das Ausmaß einer möglichen Bestrafung. Folglich gab es auch keine Konsequenzen, wenn die Mitwirkung gleich vor Ort abgelehnt und/oder das Aufforderungsschreiben nicht angenommen wurde. Von den über 1.200 im Zeitraum von Nov. 2012 bis Jan. 2013 auf niederösterreichischen A- und S-Straßen angehaltenen LinksfahrerInnen meldeten sich lediglich 12, wovon letztlich mit acht ein Vertiefungsinterview geführt werden konnte.

- Weitere Interviewpartner wurden aus der Raststättenerhebung unter jenen rekrutiert, die dort angegeben hatten, zumindest gelegentlich links zu fahren, und die sich für die Teilnahme an der vertieften Erhebung bereit erklärt hatten. Sie wurden im Frühjahr 2013 kontaktiert. Da man von den meisten nur E-Mail Adressen kannte, wurde zusätzlich ein Schreiben für den Interviewaufruf angefertigt. Die Rückmeldungen darauf erwiesen sich jedoch als mäßig. Letztlich konnten ebenfalls nur acht Personen für ein Vertiefungsinterview gewonnen werden.
- Um das Ziel von 30 Befragten zu erreichen, wurden weitere freiwillige TeilnehmerInnen gesucht, die nach eigenen Angaben zumindest gelegentlich als Linksfahrer agieren. Diese "bekennenden LinksfahrerInnen" wurden aus dem weiten Bekanntenumkreis der ProjektmitarbeiterInnen gewonnen.

Die Anzahl der aus der Polizeianhaltung und der Raststättenerhebung gewonnenen Interviewpartner blieb weit hinter den ursprünglichen Erwartungen zurück, woraus zeitlichen Verzögerungen in der Abwicklung des Forschungsprojekts resultierten. Insgesamt wurden 32 Personen interviewt.

7.1.2 Inhaltliche Abgrenzung

Erfahrungsgemäß sollen vertiefende Interviews eine Dauer von 60 Minuten nicht nennenswert überschreiten, um die Konzentration und die Bereitschaft der Befragten zur aktiven Mitarbeit nicht zu sehr zu strapazieren. Inhaltlich waren die wesentlichen Ziele der vertiefenden Erhebung:

- Erkenntnisse zu gewinnen über die ausschlaggebenden Gründe und Situationen für das (eigene) Linksfahren wie auch über dessen Häufigkeit;
- die Bewertung von Maßnahmen und die Einschätzung ihrer Wirksamkeit gegen das Linksfahren.

Der Schwerpunkt der Interviews wurde auf den Versuch gelegt, die Wirksamkeit wie auch die Akzeptanz möglicher Maßnahmen gegen das Linksfahren zu testen. Dafür waren zahlreiche objektive Personenmerkmale sowie subjektive Einschätzungen und Einstellungen zu erheben.

7.2 Erhebungsverfahren

Das Erhebungsinstrument bildeten persönliche, interaktive Interviews, welche an einem von den Befragten ausgewählten Ort und zu ihrem Wunschtermin stattfanden.

Der Fragebogen für die Vertiefungsinterviews besteht aus einem vom Interviewer auszufüllenden Befragungsteil (sh. Anhang 5) und aus Beiblättern (sh. Anhang 6), die von den Befragten selbst auszufüllen waren. Dadurch ist es für den Befragten einfacher, die Fragestellung zu erfassen und zu verinnerlichen. Hinterfragt wurden folgende Inhalte:

- Eigenes Fahrverhalten bezüglich des Linksfahrens,
- Gründe und Situationen für das Linksfahren,
- Einschätzung von Überwachung und Bestrafung des Linksfahrens,
- Einschätzung der Wirksamkeit und der Akzeptanz von Maßnahmen,
- soziodemographische Merkmale.

Die möglichen Gründe für das eigene Linksfahren wurden im Rahmen des ersten Beiblatts an elf konkreten Fahrsituationen oder -bedingungen abgefragt, welche aus den Fokusgruppendifkussionen und den Raststätteninterviews abgeleitet waren.

Weitere Beiblätter gingen von einer fiktiven Fahrsituation aus. Die Befragten wurden ersucht, sich eine einstündige Autobahnfahrt, die also etwa 100 km lang ist, vorzustellen. Anschließend wurden sie gefragt, wie oft sie bei zehn solcher Fahrten links führen, obwohl sie gemäß Rechtsfahrgebot auf einen Fahrstreifen weiter rechts hätten wechseln müssen. Diese subjektive Einschätzung des eigenen Linksfahrverhaltens bildet für jeden einzelnen Interviewpartner die Ausgangsgröße, anhand derer die in weiterer Folge abgefragte potenzielle Wirksamkeit von Maßnahmen auf ihr Linksfahrverhalten gemessen werden kann.

Auf Grundlage dieses Gedankenexperiments wurde den Probanden das aktuelle Überwachungs- bzw. Bestrafungsausmaß dargelegt und ihre Reaktion hinsichtlich einer Änderung ihres Linksfahrverhaltens getestet. Dies lässt sich somit als Wirkung von "Information über die derzeitige Situation" interpretieren.

Als erste Maßnahme gegen das Linksfahren wurden den Probanden vier Variationen unterschiedlicher "Überwachungs- bzw. Bestrafungsausmaße" vorgelegt und getestet. Anschließend wurden die Maßnahmen "Medienkampagne" und "Hinweise vor Ort" auf dieselbe Weise getestet. Dabei wurde zudem nach der Akzeptanz der jeweiligen Maßnahmeneinführung gefragt.

Bei der Maßnahme "Medienkampagne" wurden den Befragten je vier von insgesamt acht konkreten Textbeispielen zur Bewertung in Form einer Reihung nach Wirksamkeit vorgelegt. Die abgefragten Texte waren Beispiele aus vier Kategorien zu je zwei Vorschlägen, nämlich ermahnende, positiv formulierte, negativ formulierte und humorvolle Texte. Bei

der Maßnahme "Hinweise vor Ort" sollten sie abermals vier von insgesamt acht "Texte einer Überkopfanzeige" (dargestellt anhand von Wechseltextanzeigen einer Verkehrsbbeeinflussungsanlage) derselben vier Aufforderungskategorien (ermahnend, positiv, negativ, humorvoll) nach ihrer persönlichen Einschätzung der Wirksamkeit reihen. Zudem sollten sie drei unterschiedliche Kombinationen von "Hinweisschildern und Bodenmarkierungen" (Pfeilen) reihen.

Zur Maßnahme "Präzisierung des Rechtsfahrgebots" wurde die Zustimmung zu vier verschiedenen Änderungen der derzeitigen Rechtslage hinterfragt, und ebenso, inwieweit ein "Auffrischungskurs" zur Straßenverkehrsordnung als sinnvoll erachtet werden würde. Dies deshalb, weil in solchen Kurse (neben anderem) Informationen über das Rechtsfahrgebot und den praktischen Umgang damit einfach zu integrieren wären.

Zuletzt sollten die Befragten aus diesen sieben vorgeschlagenen Maßnahmen(gruppen)

- Mehr Überwachung
- Höhere Strafen
- Präzisierung des Rechtsfahrgebots
- Medienkampagne
- Texte auf Überkopfanzeigen
- Hinweisschilder und Bodenmarkierungen
- Auffrischungskurse

die drei nach ihrer persönlichen Präferenz wirksamsten Maßnahmen reihen.

Neben dem Fragebogen wurde wieder eine "Erklärung zum Datenschutz und zur absoluten Vertraulichkeit Ihrer Angaben bei der Befragung" angefertigt, welche den Befragten vor Beginn des Interviews überreicht wurde.

Angemerkt sei, dass einige der in Frage kommenden Maßnahmen (z.B. der Einsatz technischer Hilfsmittel bei der Überwachung des Rechtsfahrgebots oder die verstärkte Implementierung des Rechtsfahrgebots in der Fahrausbildung) in den Interviews nicht behandelt wurden. Hier war kein Erkenntnisgewinn aus einer Befragung von AutofahrerInnen zu erwarten.

7.3 Umfang und Verteilung der Stichprobe

Die Interviews fanden von Anfang März bis Mitte Mai 2013 statt. Teilweise stellte sich die Terminvereinbarung als ein schwieriges Unterfangen dar. Die Osterfeiertage veranlassten viele zum längeren Verreisen, und viele Befragte konnten aus beruflichen Gründen Ter-

mine erst für mehrere Wochen nach dem Telefonanruf vereinbaren. Ort und Termin wurden in Abstimmung mit den Befragten gewählt. Die Befragungsorte lagen in Salzburg, Oberösterreich, Niederösterreich sowie in Wien. Eine gezielte Auswahl nach Geschlecht, Alter, Bildung oder anderen soziodemographische Daten war nicht möglich, da die Interviewbereitschaft der gesuchten Zielgruppe zu gering war.

In Summe wurden 32 Personen, 20 Männer und 12 Frauen (Tab. 7-1), von drei Interviewern befragt. Das durchschnittliche Alter der Befragten beträgt 45 Jahre, wobei die Hälfte der Befragten zwischen 25 und 44 Jahre alt ist. In der Gruppe bis 24 Jahre konnte nur eine Teilnehmerin gewonnen werden, über 64 Jahre sind vier.

Tab. 7-1: Übersicht über die Teilnehmer an den Vertiefungsinterviews

	Personen- gruppen	Polizei- angehaltene	Raststätten- befragte	"bekenkende" Linksfahrer	gesamt
	alle	8	8	16	32
Geschlecht	männlich	7	5	8	20
	weiblich	1	3	8	12
Alter	17-24	0	0	1	1
	25-44	3	3	9	15
	45-64	3	4	4	11
	über 64	1	1	2	4
	nicht bekannt	1	0	0	1
Schulabschluss	mit Matura	8	6	9	23
	ohne Matura	0	2	7	9
Wohnort	Ö-Ballungsraum	6	5	8	19
	Ö-Peripher	2	3	8	13

Die Teilnahmebereitschaft an vertiefenden Interviews steigt oft mit dem Grad der Ausbildung, diese Erkenntnis wird in dieser Studie wieder bestätigt. Das Bildungsniveau bei den Befragten ist hoch, 17 Personen haben ein Studium abgeschlossen und weitere sechs Personen zumindest die Matura abgelegt. Der Großteil der Befragten (19 Personen) ist vollzeitig berufstätig, hingegen sind nur drei Personen noch in Ausbildung. Die übrigen Befragten sind teilzeitbeschäftigt (5 Personen) bzw. nicht berufstätig (5 Personen, alle über 61 Jahre). Etwas mehr als die Hälfte der Interviewten (19 Personen) gibt an in einem Ballungszentrum zu leben, der restliche Teil lebt im peripheren Raum, wobei alle innerhalb Österreichs ihren Lebensmittelpunkt haben.

Die jährliche Kilometerleistung der Befragten liegt im Mittel knapp über 20.500 km, d.h. es nahmen vorwiegend Vielfahrer an der vertieften Erhebung teil. Nur eine Person gibt an, unter 5.000 km pro Jahr ein Auto zu lenken. Bis auf sechs Personen sind die Teilnehmer

der Studie mehrmals im Monat auf einer Autobahn oder Schnellstraße unterwegs. Der vorwiegende Fahrzweck ist privater Natur (19 Personen) und es werden eher leistungsstarke Fahrzeuge gesteuert (Mittelwert 97 kW). Die Angaben der üblichen Fahrgeschwindigkeit auf einer Autobahn mit erlaubter Höchstgeschwindigkeit von 130 km/h bewegen sich von 105 bis 170 km/h, im Durchschnitt beträgt sie 135 km/h. Es sei aber darauf hingewiesen, dass 14 Personen angeben, dass sie die 130 km/h nicht überschreiten.

Durchschnittlich wurden (Falschparken nicht mitgerechnet) drei Strafen wegen Verkehrsübertretungen im vergangenen Jahr an die Befragten ausgestellt, wobei neun Personen nie bezahlen mussten und eine Person sogar 20-mal. Das Delikt war in fast allen Fällen Geschwindigkeitsüberschreitung. Abgesehen von den Polizeiangehaltenen waren zwei Personen bereits in der Vergangenheit wegen Linksfahrens angehalten und/oder bestraft worden, davon eine gleichzeitig für zu schnelles Fahren.

22 Personen geben an, bereits einen Unfall beim Lenken eines Pkw gehabt zu haben, die Schuldfrage war hier nicht von Bedeutung. Bei Unfällen mit Personenschäden waren bereits sieben Personen involviert.

Für kaum jemanden bedeutet Autofahren Stress (3 Personen mit Stressbekenntnis), im Gegenteil macht es einem Großteil sogar Spaß (23 Personen). Nur sechs Personen sehen Autofahren als ein notwendiges Übel, wobei 28 Befragte sagen, es sei ein Mittel zum Zweck (Tab. 7-2).

Tab. 7-2: Angaben zur Einstellung der Befragten zum Autofahren (n = 32)

Bedeutet Autofahren für sie....	nein	ja	k.A.
Stress	28	3	1
Überholen von Langsamfahrern	18	11	3
Spaß	8	23	1
Dahingleiten	9	20	3
Behinderung durch Ungeübte	22	8	2
Bedrängung durch knapp Auffahrende	21	10	1
Absichern müssen vor Rasern	24	6	2
Notwendiges Übel	25	6	1
Mittel zum Zweck	4	28	0

Das eigene Fahrkönnen wird basierend auf dem österreichischen Schulnotensystem im Mittel mit 1,8 bewertet. Die Disziplin der anderen Autofahrer auf den österreichischen Autobahnen wird mit im Schnitt 2,9 deutlich schlechter bewertet und ist fast genau ident mit der Bewertung in der Raststättenbefragung (vgl. Kap. 5.3.1).

7.4 Ergebnisse der Vertiefungsinterviews

7.4.1 Situationen für das Linksfahren

Zunächst wurden die Interviewpartner, die von der Polizei wegen Linksfahrens angehalten worden waren, um die (systematische) Beschreibung der Anhaltesituation ersucht. Die anderen Befragten sollten sich Situationen vorstellen, wo sie links fahren, also nicht auf den rechten Fahrstreifen wechseln, obwohl dies möglich wäre. Diese Situationen wurde ebenfalls systematisch hinterfragt.

Wie in Tab. 7-3 ersichtlich, kommt Linksfahren vor allem auf der freien Strecke vor und wird auch dort exekutiert. Linksfahren findet nach der Situationsbeschreibung der Polizei-angehaltenen bzw. den Angaben der anderen Befragten vor allem auf drei- und mehrstreifigen Richtungsfahrbahnen statt, und dort vor allem auf dem oder den mittleren Fahrstreifen. Häufig wird auch im Bereich von Autobahnauffahrten auf den linken Fahrstreifen gewechselt, wobei dies offenbar nicht geahndet wird.

Tab. 7-3: Situationen, in denen bei den Befragten das Linksfahren vorkommt (n = 32, bei Angabe von "beides" wurde es jeweils beiden Alternativen zugerechnet)

		Polizei- angehaltene	Raststätten- befragte	bekennende Linksfahrer	ge- sam
Abschnitt	mit Geschwindigkeitsbeschr.		2	3	5
	freie Strecke	7	4	12	23
	k.A.	1	3	2	6
Verkehrsmenge	wenig	7	2	8	17
	mittel	1			1
	viel		7	9	16
Bereich	Autobahnauffahrten		5	10	15
	freie Strecke	7	3	11	21
	k.A.	1			1
Fahrstreifen- anzahl	2 Fahrstreifen	1	3	6	10
	3 oder mehr Fahrstreifen	7	7	16	30
bei 3 Fahrstreifen	links	2	2	1	5
	mittlere(r)	4	8	15	27
	k.A.	2			2

Im Zusammenhang mit der Ausübung des Linksfahrens interessierte bei den Befragten, die aus der Polizeianhaltung bzw. aus der Raststättenerhebung gewonnen werden konnten, ob sie ihr Fahrverhalten in Bezug auf das Rechtsfahrgebot veränderten, nachdem ihnen durch die Anhaltung bzw. die Befragung das Linksfahren als Thema bewusst

gemacht worden war. Fünf der acht Befragten aus der Polizeianhaltung und drei der acht Befragten aus der Raststättenenerhebung gaben an, seither das Rechtsfahrgebot bewusster zu beachten (Tab. 7-4).

Tab. 7-4: Änderung des Fahrverhaltens seit der Polizeianhaltung oder der Raststättenenerhebung

	Polizei- angehaltene	Raststätten- befragte
Fahrverhalten verändert	5	3
Fahrverhalten nicht verändert	3	5
Σ	8	8

7.4.2 Gründe für das Linksfahren

Im weiteren Verlauf des Interviews wurden die Befragten ersucht, die auf einem Beiblatt aufgelisteten möglichen Gründe für das persönliche Linksfahren zu bewerten. Tab. 7-5 zeigt die Anzahl und die Anteile der Nennungen. Letztere sind auch in Abb. 7-1 dargestellt. Zusätzlich ist mit der Skalierung "trifft nicht zu" = 0%, "trifft eher nicht zu" = 33,3%, "trifft eher zu" = 66,7% und "trifft zu" = 100% der daraus errechnete Mittelwert der Zustimmung in % angegeben.

Tab. 7-5: Persönliche Gründe und Situationen für das Linksfahren gereiht nach Zustimmung (Anzahl n und Anteile in %)

	trifft nicht zu		trifft eher nicht zu		trifft eher zu		trifft zu	
	n	%	n	%	n	%	n	%
Einfädeln helfen	2	6	3	9	9	28	18	56
schnell vorankommen	5	16	3	9	15	47	9	28
bequemer	7	22	4	13	11	34	10	31
schlechter Belag rechts	11	34	4	13	5	16	12	38
fürchte nicht raus zu kommen	8	25	5	16	14	44	5	16
vergesse	10	38	8	25	5	16	7	22
ortsunkundig	25	31	11	34	8	25	3	9
Unwissenheit	25	78	0	0	3	9	4	13
überfordert	22	69	5	16	3	9	2	6
Raser bremsen	27	84	4	13	0	0	1	3
wenig Fahrpraxis	28	88	4	13	0	0	0	0

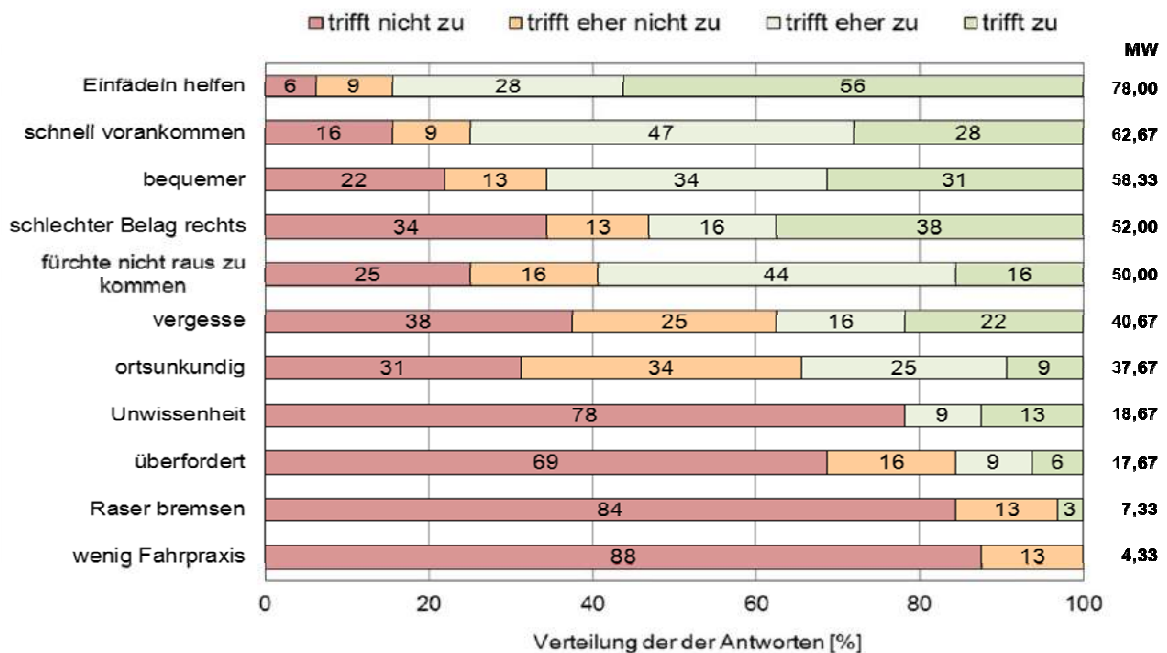


Abb. 7-1: Persönliche Gründe und Situationen für das Linksfahren gereiht nach Zustimmung (Anteil und Mittelwert der Zustimmung in %)

Der am häufigsten zutreffende Grund für das Linksfahren ist die Fahrweise bei Autobahnauffahrten, auffahrenden Lenkern das Einfädeln zu erleichtern. Im Vergleich dazu spielte dieser Grund bei der freien Nennung bei den Raststätteninterviews keine Rolle (vgl. Kap. 5.3.7). Dieses Platz machen bei Autobahnauffahrten wird offenbar als Normalverhalten betrachtet. Dass es einen Verstoß gegen das Rechtsfahrgebot darstellt, wird erst erkannt, wenn explizit darauf hingewiesen wird, dass es ein solcher ist.

Am zweithäufigsten wurde der Wunsch genannt, schnell voranzukommen und deshalb das Rechtsfahrgebot zu missachten. Besonders oft nannten die Polizeiangehaltenen diesen Grund als zutreffend (6 von 8). Dies ist wohl auch darauf zurückzuführen, dass viele schneller als mit zulässiger Höchstgeschwindigkeit unterwegs waren und folglich nicht nur wegen Linksfahren sondern für Fahren mit überhöhter Geschwindigkeit angehalten und oft auch bestraft wurden.

Insgesamt zeigen sich die Befragten, es sind überwiegend Vielfahrer, nach ihrer persönlichen Einschätzung in der Regel sehr selbstsicher beim Autofahren. Weder Unkenntnis der Rechtsregel, noch Überforderung oder "Belehrung" anderer Verkehrsteilnehmer und schon gar nicht mangelnde Fahrroutine sind für sie nennenswerte Gründe für ihr Linksfahren. Es dürfte sich hier also vor allem um "aktive Linksfahrer" handeln, die durchaus auch nicht selten aus Bequemlichkeit auf einen Fahrstreifenwechsel verzichten.

Unaufmerksamkeit und Ortsunkundigkeit sind persönliche Gründe, die auf etwa ein Drittel bis ein Viertel der FahrerInnen zutrifft.

Häufig werden allerdings äußere Umstände als Gründe für das persönliche Linksfahren genannt. So geben viele Befragte an, wegen des schlechten Fahrbahnbelags auf dem rechten Fahrstreifen links zu bleiben. Die Angst, nicht mehr vom rechten Fahrstreifen unbehindert auf den linken wechseln zu können, ist ebenfalls ein häufiger Grund für das Linksfahren.

Der Frage nach der Befürchtung, in der persönlichen Fahrweise behindert zu werden (19 Personen haben mit trifft eher zu bzw. mit trifft zu geantwortet), wurde näher nachgegangen (Tab. 7-6). Hier zeigt sich, dass die Angst, nach einem Wechsel nach rechts nicht mehr nach links zurückwechseln zu können, ganz eindeutig bei viel Verkehr vorherrscht. Bei Betrachtung nur der drei- oder mehrstreifigen Abschnitte ist gut ersichtlich, dass man hier vor allem fürchtet, nicht mehr vom rechten auf den oder die mittigen Fahrstreifen gelangen zu können. Die Angst, nicht auf den ganz linken wechseln zu können, spielt hingegen kaum eine Rolle. Hinsichtlich der Anzahl der Fahrstreifen, ob es sich um eine Stadt- oder Überlandautobahn handelt oder um Bereiche mit Auffahrten im Gegensatz zu freien Abschnitten, halten sich die Angaben der Befragten jeweils etwa die Waage.

Tab. 7-6: Linksfahren trifft eher zu oder trifft zu wegen der Befürchtung, von rechts nicht mehr nach links zurückzukommen abhängig von unterschiedlichen Situationen (n = 19, bei Angabe von "beides" wurde es jeweils beiden Alternativen zugerechnet)

eher auf ...	Stadtautobahn 15	Überlandautobahn 11
eher bei ...	wenig Verkehr 3	viel Verkehr 19
eher im Bereich von ...	Auf-/ Abfahrten 13	freie Strecke 14
eher auf Autobahnabschnitten mit ...	2 Fahrstreifen 12	3- od. mehr Fahrstreifen 12
bei 3- oder mehrstreifigen Autobahnen		
eher auf dem ...	ganz linken Fahrstreifen 4	mittigen Fahrstreifen 15

Nach dem für die Person entscheidenden Grund für das Linksfahren wurde nach dem Ausfüllen des Beiblattes frei gefragt. Am häufigsten wurden auch hier die beiden zuvor am öftesten als zutreffend angegebenen Gründe genannt, der Wunsch schnell vorankommen sowie das Bedürfnis, andere Lenker einfädeln zu lassen. Allerdings war bei dieser freien Nennung der Wunsch nach dem schnellen Vorankommen stärker ausgeprägt als die Einfädelhilfe. Mehrmals wurde auch genannt, dass es bequemer ist, nicht immer auf den

rechten Fahrstreifen zu wechseln, wobei die Angst vor Behinderung bei Zurückwechseln auf den linken Fahrstreifen ebenfalls eine Rolle spielte. Ein anderes häufig genanntes Argument waren die Fahrbahnverhältnisse. Die Befragten wiesen auch darauf hin, dass der Verkehr am linken Fahrstreifen flüssiger ist und es auch sicherer sei, nicht ständig den Fahrstreifen zu wechseln, da jedes dieser Fahrmanöver eine Gefahr birgt. Ähnlich auch das Argument, zum vermeintlich sinnlosen Energieverschwenden genötigt zu werden, wenn man für wenige Fahrsekunden nach rechts wechselt. In diesem Zusammenhang wurde auch die unbedingte Durchsetzung des Rechtsfahrgebots in Frage gestellt.

7.4.3 Deliktbewusstsein

Auf die Frage, ob ihnen ihr Linksfahren bewusst ist, antworteten 22 der 32 Befragten mit "ja", 8 mit "nein" und 2 konnten sich nicht zu einer dieser Antworten durchringen. Etwas überraschend ist, dass sich 5 der 16 der aus dem Bekanntenkreis requirierten Befragten ihres Linksfahrens nicht bewusst sind, 7 der 8 Personen aus der Raststättenerhebung aber schon, obwohl bei beiden Gruppen die Bekenntnis zum zumindest gelegentlichen Linksfahren ein Auswahlkriterium war.

Von den acht Polizeiangehaltenen war sich hingegen nur die Hälfte dessen bewusst, dass sie bei ihrer Anhaltung u.a. auch gegen das Rechtsfahrgebot verstoßen hatten. Den Zusammenhang zwischen Fahren mit überhöhter Geschwindigkeit und dem Bewusstsein, Linksfahrer zu sein, zeigt Tab. 7-7. Dort ist das Geschwindigkeitsniveau von Lenkern, die unbewusst links fahren im Vergleich zu jenen, die bewusst das Rechtsfahrgebot missachteten, dargestellt. Demzufolge wären insbesondere die schnellen Fahrer wissentlich und bewusst auf dem linken Fahrstreifen unterwegs (und wurden auch höher bestraft), was auf aktives Linksfahren hindeutet.

Tab. 7-7: Zusammenhang zwischen bewusstem oder unbewusstem Linksfahren mit der gefahrenen Geschwindigkeit und der Strafhöhe bei der Polizeianhaltung

n=8	Geschwindigkeit [km/h]				Mittelwert
Linksfahren unbewusst	135	143	105	135	130
Linksfahren bewusst	130	145	170	170	154
	Strafe in Euro				Mittelwert
Linksfahren unbewusst	-	20	40	35	32
Linksfahren bewusst	-	50	65	70	62

7.4.4 Wirksamkeit und Akzeptanz von Maßnahmen zur Einhaltung des Rechtsfahrgebots

Der Schwerpunkt der vertiefenden Interviews lag auf dem Test möglicher Maßnahmen gegen Linksfahren. Aufgrund der Unterschiedlichkeit der hinterfragten Maßnahmen (vgl. Kap. 7.2) mussten auch ihre Wirksamkeit und ihre Akzeptanz auf verschiedene Weise getestet werden. Die Vorgangsweise und die Ergebnisse sind nachfolgend beschrieben, wobei zur besseren Übersichtlichkeit teilweise von der Reihenfolge der Abfrage in den Vertiefungsinterviews abgewichen wurde.

7.4.4.1 Präzisierung des Rechtsfahrgebots

Wie aus der Raststättenerhebung ersichtlich, ist die Akzeptanz des Rechtsfahrgebots grundsätzlich hoch (vgl. Kap. 5.3.3). Folglich wurde zunächst gefragt, ob man sich schon einmal Gedanken über die Zumutbarkeitsregel des Rechtsfahrgebots gemacht hat, was genau die Hälfte der Befragten bejahte und die andere verneinte. Die Zumutbarkeitsregel selbst ist für die überwiegende Mehrheit jener 25 Befragten, die nach einer kurzen Erläuterung eine Antwort gaben, in Ordnung, kaum jemand lehnt sie ab (Tab. 7-8).

Der Begriff der Zumutbarkeit wurde von nur einem Befragten, der beruflich als Psychologe tätig ist, hinterfragt. Bereits erwähnte Anmerkungen einiger Befragter zeigen, dass die Zumutbarkeitsregel nicht unmissverständlich ist und ihre Auslegung zu Akzeptanzproblemen führen kann. Dies ist zum Beispiel der Fall, wenn sich nach einem ersten Überholmanöver ein weiteres abzeichnet. Der zwischenzeitliche Wechsel auf den rechten Fahrstreifen wird als unterschiedlich zumutbar interpretiert: die einen sehen darin ein unnötiges Fahrmanöver mit entsprechendem Sicherheitsrisiko, andere eine mögliche Energieverschwendung, wieder andere fühlen sich durch FahrerInnen, die das Rechtsfahrgebot dann nicht umsetzen, gestört.

Tab. 7-8: Aussagen zur Zumutbarkeitsregel

	n	Anteil [%]
über die Zumutbarkeitsregel ...		
zuvor keine Gedanken gemacht	16	50
zuvor Gedanken gemacht	16	50
Σ	32	100
die Zumutbarkeitsregel ist ...		
gar nicht in Ordnung	2	8
wenig in Ordnung	1	4
prinzipiell in Ordnung	10	40
völlig in Ordnung	12	48
Σ	25	100

Aufhebung des Rechtsfahrgebots bei Tempolimit 80 km/h, 100 km/h oder bei Autobahnauffahrten sowie genauere Definition in der StVO:

Zur Möglichkeit, das Rechtsfahrgebot in Autobahnabschnitten mit Geschwindigkeitsbeschränkung aufzuheben, sind die Befragten geteilter Meinung (Tab. 7-9 und Abb. 7-2). Immerhin noch rund die Hälfte (mit einem Mittelwert der Zustimmung von 47%) könnte sich eine Aufhebung in Bereichen von Geschwindigkeitsbeschränkungen von 80 km/h, wie sie in städtischen Gebieten vorkommt, vorstellen. So fügten Befragte hinzu, dass die Aufhebung des Rechtsfahrgebots in diesen Abschnitten sinnvoller als Bestrafung sei. Eine Aufhebung bei einem Limit von 100 km/h wird jedoch bereits mehrheitlich abgelehnt (Mittelwert der Zustimmung von 33%).

Im Bereich von Autobahnauffahrten würden der Aufhebung des Rechtsfahrgebots hingegen fast 60% der Befragten vorbehaltlos zustimmen, der Mittelwert der Zustimmung liegt sogar bei 77%. Dies weist wieder deutlich darauf hin, wie zuvor bei den Gründen für das Linksfahren (Kap. 7.4.2), dass das Ausweichen vor einfädelnden Fahrzeugen weit mehr als ganz normales Verhalten wahrgenommen wird (Rücksichtnahme auf die anderen wie auch das eigene Fortkommen) denn als Verstoß gegen das Rechtsfahrgebot.

Tab. 7-9: Verteilung der Antworten (Anzahl n und Anteile in %) zur Aufhebung des Rechtsfahrgebots in bestimmten Bereichen bzw. zur genaueren Definition in der StVO

	stimme nicht zu		stimme eher nicht zu		stimme eher zu		stimme zu	
	n	%	n	%	n	%	n	%
Abschnitte mit 80 km/h	14	44	1	3	7	22	10	31
Abschnitte mit 100 km/h	17	53	5	16	3	9	7	22
Bereich von Auffahrten	4	13	1	3	8	25	19	59
genauere Definition	11	34	2	6	6	19	13	41

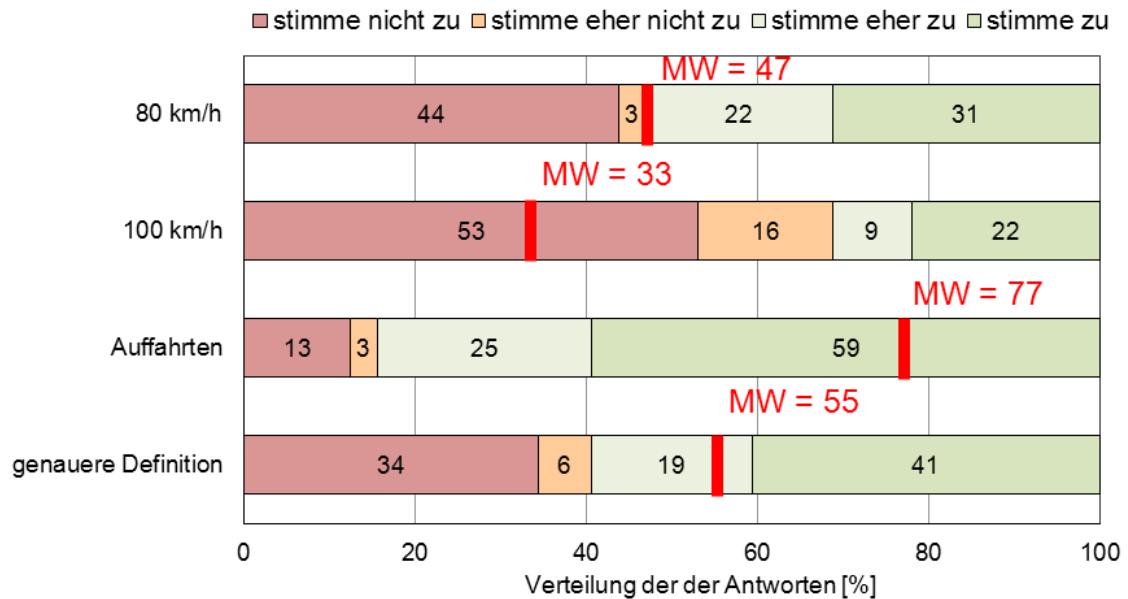


Abb. 7-2: Verteilung der Antworten (Anteile und Mittelwert der Zustimmung in %) zur Aufhebung des Rechtsfahrgebots in bestimmten Bereichen bzw. zur genaueren Definition in der StVO

Hinsichtlich einer genaueren Definition des Rechtsfahrgebots in der StVO zeigt sich, dass der Wunsch nach einer unmissverständlicheren Darlegung, was unter Zumutbarkeit zu verstehen ist, eine knappe aber keineswegs deutliche Mehrheit findet. Die Frage wurde allerdings mit dem Zusatz *<... um die Überwachung zu erleichtern.>* gestellt, sodass den Befragten klar war, dass eine genauere Definition nicht nur ihnen bei der Einschätzung der Zumutbarkeit helfen würde, sondern auch die Exekutive leichter Verstöße ahnden könnte. Eine konkrete Möglichkeit, wie eine solche genauere Definition aussehen könnte, wurde den Befragten jedoch nicht unterbreitet. Ein Interviewpartner machte von sich aus den Vorschlag, eine Zeitangabe von 20 Sekunden bzw. eine Länge von ca. 500 Metern anzugeben, um die Zumutbarkeit zu präzisieren.

7.4.4.2 Überwachung und Bestrafung

Einschätzung der derzeitigen Situation:

Für Aussagen zur möglichen Maßnahme, die Überwachung des Rechtsfahrgebots zu intensivieren bzw. das Bestrafungsausmaß für dessen Missachtung zu erhöhen, wurde zunächst der Kenntnisstand der Befragten überprüft. Eine klare Mehrheit der Befragten meint, dass eine Überwachung des Rechtsfahrgebots so gut wie gar nicht vorkommt (Tab. 7-10). Von der aktuellen Strafe bei Verstoß gegen das Rechtsfahrgebot hatten, bis auf 5,

die meisten Befragten keine konkreten Vorstellungen, sondern gaben Beträge in oft weiten von-bis-Spannen an. Die Angaben reichten von € 20,- bis zu € 400,-.

Tab. 7-10: Einschätzung der derzeitigen Überwachung

	n	Anteil [%]
so gut wie gar nicht	24	75
wenig aber regelmäßig	5	16
mit Schwerpunktkontrollen	2	6
sehr intensiv	1	3
Σ	32	100

Die Befragten wurden nun aufgeklärt, dass die Strafe aktuell bei € 20,-²¹ liegt, wenn der Linksfahrer niemanden durch sein regelwidriges Verhalten behindert. Aufgrund einer Anzeige, die idR erstattet wird, wenn andere Straßenbenützer behindert werden, droht hingegen ein Verwaltungsstrafverfahren eine Verwaltungsstrafe bis € 726,-.

12 der Befragten, also über ein Drittel, finden das Linksfahren ohne Behinderung anderer Verkehrsteilnehmer als gar nicht bestrafenswert, ebenso viele halten die Strafe von € 20,- für angemessen oder gar zu hoch. Demgegenüber sind nur acht Personen der Auffassung, diese Strafe sei zu niedrig (Tab. 7-11). Diejenigen, die das Delikt bestrafenswert finden, halten eine Strafe in der Höhe von € 20,- bis maximal € 120,- für angemessen.

Linksfahren mit Behinderung anderer mit € 726,- zu bestrafen befinden fast zwei Drittel der Befragten als unangemessen hoch und knapp ein Drittel für in Ordnung. Niemand hält diese Strafe für zu niedrig. Zwei Befragte waren immer noch der Meinung, auch mit Behinderung anderer sei eine Bestrafung überflüssig. Ein Argument war, das man bei 140 km/h niemanden am linken Fahrstreifen behindern könne.

Die Bestrafung des Delikts Linksfahren stößt also, insgesamt betrachtet, auf recht wenig "Gegenliebe". Zum einen ist dies überraschend – immerhin fühlten sich 43% der Befragten in der Raststättenerhebung häufig oder sehr oft durch das Linksfahren anderer gestört (vgl. Kap. 5.3.5) – zum anderen aber verständlich: man könnte ja selbst "Opfer" einer Bestrafung werden.

²¹ Dieser Betrag war die Untergrenze der Bestrafung der Polizeiangehaltenen für Linksfahren mittels Organmandat

Tab. 7-11: Zustimmung zur Strafhöhe von € 20,- bei Linksfahren ohne Behinderung anderer und von bis zu € 726,- mit Behinderung anderer

	ohne Behinderung anderer		mit Behinderung anderer	
	n	Anteil [%]	n	Anteil [%]
zu niedrig	8	25	0	0
angemessen	11	34	10	31
zu hoch	1	3	20	63
nicht bestrafenswert	12	38	2	6
Σ	32	100	32	100

Ein etwas anderes Bild zeigt sich bei der Einschätzung der Angemessenheit der derzeitigen Überwachung des Rechtsfahrgebots. Mit 12 der Befragten findet über ein Drittel von ihnen, dass derzeit zu wenig überwacht wird, und ebenso viele halten die derzeitige, allerdings als gering eingeschätzte Überwachungsichte (vgl. oben), als angemessen. Dass zu viel überwacht wird, meinen gar nur zwei der 32 Befragten (Tab. 7-12). Jeder fünfte hatte in Form von "keine Ahnung" zur Angemessenheit der Überwachung keine Meinung.

Tab. 7-12: Zustimmung zum Ausmaß der derzeitigen Überwachung

	n	Anteil [%]
zu wenig	12	38
genau richtig	12	38
zu viel	2	6
keine Ahnung	6	19
Σ	32	100

Derzeitiges Linksfahrverhalten:

Zur Untersuchung der Wirksamkeit im Maßnahmenfeld Überwachung und Bestrafung war zuerst ein Maß des derzeitigen Linksfahrverhaltens als Ausgangsbasis für die weiteren Vergleiche erforderlich. Dieses wurde mit einem Gedankenexperiment erzeugt (vgl. Kap. 7.2). Dabei wurden die Befragten ersucht, sich eine einstündige Autobahnfahrt (ca. 100 km) vorzustellen, ohne allerdings näher auf die Situation (z.B. 2- oder 3-streifig, wenig oder viel Verkehr etc.) einzugehen. Sie sollten ihre Vorstellung einer solchen Fahrt, in der die Rahmenbedingungen in der Regel durchaus wechseln, frei und unbeeinflusst generieren können. Anschließend wurden sie gefragt, bei wie vielen von zehn solcher einstündigen Autobahnfahrten es vorkommen kann, dass sie auf dem mittleren oder linken Fahrstreifen fahren, obwohl sie gemäß Rechtsfahrgebot nach rechts hätten wechseln müssen. Die Anzahl der Fahrten (0 bis 10) hatten sie in einem Beiblatt (Abb. 7-3) anzukreuzen.

Derzeitige Situation

Bei wie vielen Fahrten kann es vorkommen, dass Sie zumindest einmal LINKSFAHREN, d.h. dass Sie auf dem mittleren oder linken Fahrstreifen bleiben, obwohl Sie gemäß Rechtsfahrgebot nach rechts hätten wechseln müssen?	bei keiner der Fahrten										bei jeder Fahrt
	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐

Abb. 7-3: Beiblatt zur Erhebung des derzeitigen Linksfahrverhaltens

Der Mittelwert der Linksfahrten bei diesen zehn Fahrten zu einer Stunde (in der Folge als Linksfahrverhalten bezeichnet) beträgt 6,81. Mit anderen Worten benutzen "praktizierende" Linksfahrer bei fast sieben von zehn einstündigen Autofahrten zumindest einmal einen zu weit links liegenden Fahrstreifen.

Wirkung von Information über die derzeitige Überwachung und Bestrafung:

Anschließend wurden die Befragten an die bereits genannte Strafe für Linksfahren von € 20,- erinnert. Hinsichtlich der Überwachungsichte wurde ihnen "objektiv" mitgeteilt, dass derzeit alle 8000 km mit einer Kontrolle zu rechnen ist, also etwa bei jeder 20sten Fahrt von Wien nach Graz und zurück²², und dass man eine solche Kontrolle aber meistens nicht bemerke. Wie zuvor hatten nun die Befragten – jetzt im Wissen über die "objektive" Situation der Überwachung und Bestrafung – in einem Beiblatt anzukreuzen, bei wie vielen der angesprochenen zehn einstündigen Autobahnfahrten es vorkommen kann, dass sie zumindest einmal links fahren.

Die bloße Information über die (geringe) Überwachungsichte und (niedrige) Strafe zeigte, trotz der geringen Stichprobengröße, signifikante Wirkung auf das Linksfahrverhalten (Tab. 7-13). Die Anzahl der Fahrten mit Linksfahrten ging im Schnitt um 0,78 Fahrten bzw. um 11% auf 6,03 zurück ($\alpha=0,002$).

²² Da jegliche objektive Maßzahlen fehlen, ist dies ein fiktiver Wert, der sich aber gut eignet, um eine geringe Überwachungsichte zu symbolisieren und über den Bezug zur Anzahl der Fahrten Wien-Graz-Wien gut vorstellbar ist.

Tab. 7-13: Wirkung von Information auf das Linksfahrverhalten

n = 32	derzeitige Situation	nach Information über Strafe + Überwachung
Mittelwert der Linksfahrten bei 10 Autobahnfahrten zu einer Stunde	6,81	6,03
Rückgang des Mittelwerts der Linksfahrten		0,78 ($\alpha=0,002$)

Wirkung von geänderter Überwachung und Bestrafung:

Die Testung der Wirkung von Überwachung und Bestrafung wurde mittels Szenarientechnik durchgeführt. Den Befragten werden hypothetische Situationen – hier Maßnahmenpakete aus dichteren Kontrollen und höheren Strafen – geschildert und ihr entsprechendes Verhalten (stated preference) bei Eintreffen dieser Situationen wird abgefragt. Für die Überwachungsintensität und die Strafhöhe wurden jeweils vier Ausprägungen gewählt. Daraus resultieren 15 unterschiedliche Maßnahmenpakete (das 16te ist der Ist-Zustand, mit dem ja bereits die Wirkung der Information getestet wurde). In jedem Interview wurden vier Szenarien gespielt, insgesamt also 128. Dabei wurde darauf geachtet, die 15 möglichen Kombinationen der Szenarien über alle Befragten gleichmäßig auf die Maßnahmenpakete zu verteilen. Das heißt, jede Überwachungsintensität wurde fast gleich oft mit jeder Strafhöhe kombiniert (Tab. 7-14). Die resultierende unkorrelierte Kombination der beiden Attribute ist entscheidend dafür, dass die Effekte der Überwachungsintensität und Strafhöhe auf das berichtete Verhalten separat berechnet werden können. Inklusive der 32 Angaben zum Ist-Zustand standen somit 160 Datensätze zur Verfügung.

Tab. 7-14: Verteilung der abgefragten Szenarien aus Überwachungsintensität und Strafhöhe für die Testung der Wirkung auf das Linksfahrverhalten

Strafhöhe	Kontrolldichte alle ...			
	8.000 km ¹⁾	4.000 km	1.200 km	400 km
€ 20 ¹⁾	32	10	6	8
€ 40	9	9	9	6
€ 90 ²⁾	9	10	9	8
€ 180	10	10	7	8

¹⁾ "objektiver" Ist-Zustand

²⁾ Obergrenze für ein Organmandat ab 1.7.2013

Die Berechnung der Wirkung erfolgte mit einem linearen Regressionsmodell. Zuvor wurden beide Skalen logarithmisiert, da bei dieser Abfragetechnik ab einer gewissen Obergrenze der Ausprägungen nicht mehr mit Auswirkungen auf das Fahrverhalten gerechnet werden kann. So darf nicht erwartet werden, dass Personen realistisch angeben können, ob sie sich bei einer Strafe von z.B. 500 Euro anders verhalten würden als bei einer von 700.

Abb. 7-4 zeigt die Ergebnisse des Regressionsmodells für die Strafhöhe und Abb. 7-5 für die Überwachungsichte. Beide beginnen mit dem Linksfahrverhalten nach erfolgter Information der Befragten über den Ist-Zustand (vgl. oben). Das heißt, die errechneten Verhaltensänderungen aufgrund geänderter Überwachung und Bestrafung setzen immer voraus, dass die AutofahrerInnen auch über diese Änderungen informiert sind. Hierzu ist anzumerken, dass modellmäßig errechnete Linksfahrverhalten mit Information über den Ist-Zustand mit 6,16 Linksfahrten pro 10 Fahrten etwas höher ist als das zuvor direkt ermittelte, welches 6,03 betrug.

Wie zu erwarten war, sinkt die Anzahl an Fahrten, wo zumindest einmal das Rechtsfahrgebot missachtet wird, wenn die Bestrafung erhöht wird. Allerdings ist der Effekt begrenzt: Bei einer Verdoppelung der Strafhöhe auf € 40,- sinkt demzufolge die Anzahl der Fahrten mit Linksfahranteil auf 5,32. Dies entspricht einer Reduktion von 22% gegenüber dem derzeitigen Linksfahrverhalten (ohne Information) bzw. von 14% (mit Information). Bei der höchsten abgefragte Strafe von € 180,- kann eine Verringerung der Linksfahrten auf etwa die Hälfte erwartet werden (3,50).

Ebenso ist die Wirkung der Intensivierung der Überwachung überschaubar. Bei Verdoppelung der Überwachungshäufigkeit sinkt der Wert für das Linksfahrverhalten auf 5,72. Dies entspricht einer Reduktion von 16% gegenüber dem derzeitigen Linksfahrverhalten (ohne Information) bzw. von 7% (mit Information). Auch bei der größten abgefragten Kontrollhäufigkeit, alle 400 km bzw. bei jeder Fahrt Wien-Graz-Wien, ließe sich der Anteil der Fahrten mit zumindest einer Linksfahrt um nicht mehr als rund ein Drittel reduzieren (auf 4,26).

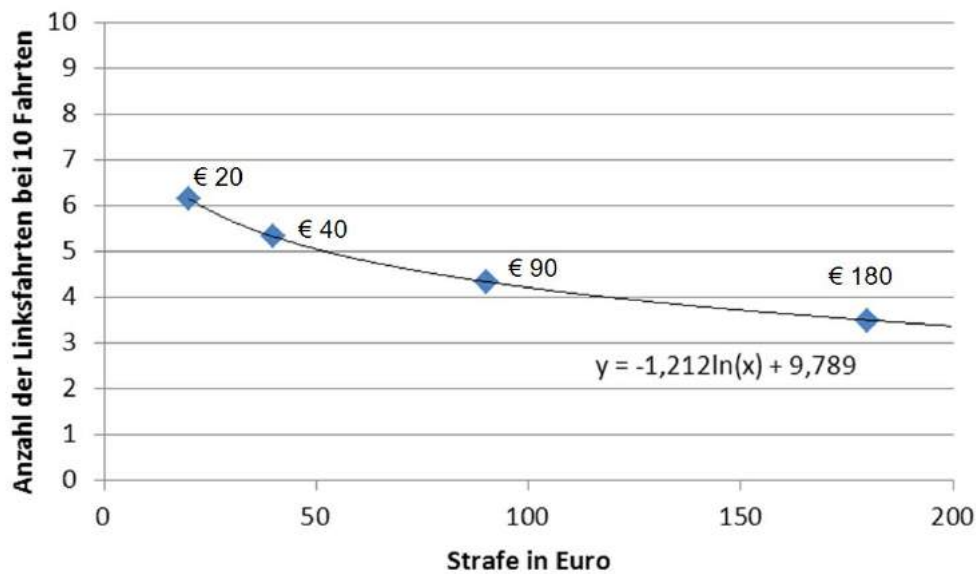


Abb. 7-4: Wirkung hypothetisch geänderter Strafhöhe auf das Linksfahrverhalten

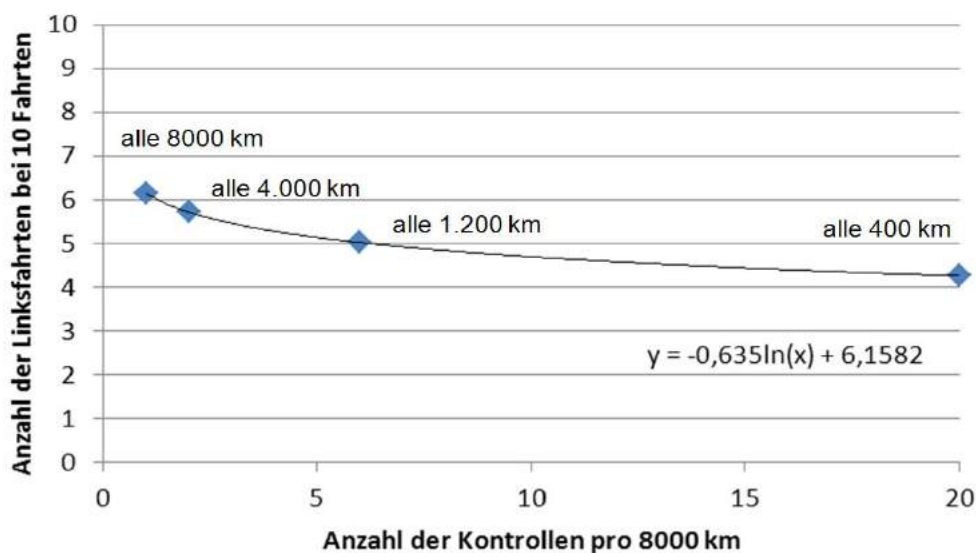


Abb. 7-5: Wirkung hypothetisch geänderter Überwachungsichte auf das Linksfahrverhalten

Kombiniert man die Erhöhung der Strafe und der Überwachungshäufigkeit, so zeigt sich ein deutlicherer Rückgang des Linksfahrens. In Tab. 7-15 ist die prozentuelle Veränderung zum derzeitigen Linksfahrverhalten ohne Information über die Bestrafungshöhe und Überwachungshäufigkeit dargestellt (= 100%). Da eine Wirkung, wie erwähnt, immer nur erwartet werden kann, wenn die AutofahrerInnen über Überwachung und Strafe Bescheid wissen, beginnt die Tabelle bereits mit der errechneten Reduktion durch die Information über den Ist-Zustand, also mit 90%.

Tab. 7-15: Wirkung hypothetisch geänderter Überwachungsichten und Strafhöhen auf das Linksfahrverhalten (Veränderung/Reduktion in % zur derzeitigen Anzahl von Fahrten mit zumindest einer Linksfahrt bei zehn einstündigen Autobahnfahrten)

Strafe in Euro	Häufigkeit der Überwachung in Kontrollen pro 8.000 km							
	1	2	4	6	8	10	15	20
20,-	90	84	78	74	71	69	65	62
40,-	78	72	65	61	59	57	53	50
50,-	74	68	61	57	55	53	49	46
60,-	71	64	58	54	51	49	46	43
80,-	66	59	53	49	46	44	41	38
90,-	64	57	51%	47	44	42	38	36
100,-	62	55	49	45	42	40	37	34
120,-	59	52	46	42	39	37	33	31
140,-	56	49	43	39	36	34	31	28
160,-	53	47	40	37	34	32	28	25
180,-	51	45	38	35	32	30	26	23
200,-	49	43	37	33	30	28	24	22

Beim ermittelten Rückgang der Linksfahrten zeigt die Anhebung des Strafmaßes eine etwas stärkere Wirkung als die Erhöhung der Überwachungsichte, wobei beide Einflüsse signifikant sind. Würde man beispielsweise Strafe und Überwachungshäufigkeit verdoppeln, brächte dies eine Reduktion der Linksfahrten um etwa ein Viertel.

Als **Beispiel:** Um das Linksfahrverhalten auf die Hälfte (im vorliegenden Fall 51%) zu reduzieren, müsste die Obergrenze für ein Organmandat von € 90,- ausgeschöpft werden und die AutofahrerInnen müssten wissen, dass die Kontrollichte des Rechtsfahrgebots auf das 4-fache angehoben wurde (siehe blaue bzw. kursive Markierungen in der Tabelle als Beispiel).

Zustimmung zu geänderter Überwachung und Bestrafung:

Bei der Überprüfung der Wirkung der Maßnahmenpakete wurden die Befragten auch nach ihre Zustimmung dazu gefragt. Tab. 7-16 zeigt die mit der Skalierung "stimme nicht zu" = 0%, "stimme eher nicht zu" = 33,3%, "stimme eher zu" = 66,7% und "stimme zu" = 100% errechneten Mittelwerte der Zustimmung. Die Werte streuen allerdings sowohl was die Überwachungsintensität wie auch Strafhöhe betrifft derart stark, dass sich daraus keinerlei direkten Rückschlüsse auf die Akzeptanz diesbezüglicher Änderungen ziehen lassen.

Tab. 7-16: Mittelwerte der Zustimmung [%] zu den abgefragten Szenarien aus Überwachungsintensität und Strafhöhe

Strafhöhe	Kontrolldichte alle ...			
	8.000 km	4.000 km	1.200 km	400 km
€ 20	-	20	56	29
€ 40	33	48	41	61
€ 90	26	20	15	46
€ 180	13	30	33	8

7.4.4.3 Medienkampagne

Wirkung einer Medienkampagne:

Die Wirkung einer Medienkampagne wurde auf dieselbe Weise wie zuvor die Wirkung von Überwachung und Bestrafung getestet. Diesmal hatten die Befragten auf einem Beiblatt anzukreuzen, bei wie vielen von zehn einstündigen Autobahnfahrten es vorkommen kann, dass sie LinksfahrerInnen sind, wenn sie z.B. über Verkehrsfunk, Fernsehen oder Radio häufiger an die Einhaltung des Rechtsfahrgebots erinnert werden würden.

Die zu erwartende Wirkung einer solchen Kampagne ist beachtlich. Das Linksfahrverhalten würde sich gegenüber der derzeitigen Situation signifikant um 1,97 Fahrten bzw. um 29% reduzieren (Tab. 7-17). Um eine vergleichbare Wirkung mit Überwachung und Bestrafung zu erzielen, müssten gemäß Tab. 7-15 z.B. die Strafen von derzeit 20 auf 60 Euro verdreifacht werden oder sowohl Bestrafung als auch Überwachung gegenüber derzeit verdoppelt werden.

Tab. 7-17: Wirkung einer Medienkampagne auf das Linksfahrverhalten

n = 32	derzeitige Situation	nach Medienkampagne
Mittelwert der Linksfahrten bei 10 Autobahnfahrten zu einer Stunde	6,81	4,84
Rückgang des Mittelwerts der Linksfahrten		1,97 ($\alpha=0,000$)

Zustimmung zu einer Medienkampagne:

Ähnlich gut wie die erhobene Wirkung ist auch die Zustimmung zu einer Medienkampagne für die Einhaltung des Rechtsfahrgebots. So sind 60% der Befragten prinzipiell dafür und der Mittelwert der Zustimmung liegt bei 57%. Allerdings würde auch über ein Viertel der Befragten einer Kampagne nicht zustimmen (Tab. 7-18 und Abb. 7-6).

Tab. 7-18: Verteilung der Antworten (Anzahl n und Anteile in %) zu einer Medienkampagnen zur Erinnerung an das Rechtsfahrgebot

	stimme nicht zu		stimme eher nicht zu		stimme eher zu		stimme zu	
	n	%	n	%	n	%	n	%
Medienkampagne	9	28	4	13	6	19	13	41

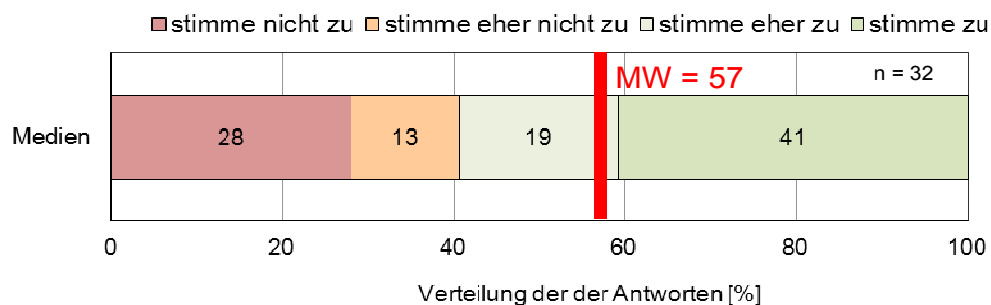


Abb. 7-6: Verteilung der Antworten (Anteile und Mittelwert der Zustimmung in %) zu Medienkampagnen zur Erinnerung an das Rechtsfahrgebot

Bewertung von Aussagen einer Medienkampagne:

Um eine Vorstellung zu generieren, von welcher Art der Aussage einer Kampagne zur verstärkten Erinnerung an das Rechtsfahrgebot die Befragten die beste Wirkung erwarten würden, wurden sie mit mehreren Möglichkeiten konfrontiert. Insgesamt wurden für vier Kategorien einer medialen Botschaft (positiv, ermahnend, negativ, humorvoll) je zwei Varianten von Beispieltextrn entwickelt. Die Befragten bekamen auf einem Beiblatt für die vier Kategorien je einen Text in unterschiedlichen Variationen. Sie wurden gebeten, diese Texte nach der ihrer Meinung nach zu erzielenden Wirkung zu reihen (1 = beste Wirkung bis 4 = geringste Wirkung).

Das Ergebnis zeigt Tab. 7-19. Sehr eindeutig werden die positiven Formulierungen vor allen anderen bevorzugt. Am anderen Ende stehen die humorvollen Formulierungen, die im Durchschnitt am schlechtesten gereiht sind.

Eine der Befragten, welche sich laut ihren Angaben in der Medienbranche gut auskennt, gab dem humorvollen Gedicht vor allen anderen den Vorzug: "... eine mediale Botschaft müsse einen "Sager" enthalten, und ein Gedicht wie dieses wäre hier wohl gut geeignet...". Im Zuge von Medienkampagnen wurde auch angemerkt, dass Einschaltungen und vor allem Wiederholungen, z.B. alle 30 Minuten im Verkehrsfunk wünschenswert wären. Von einer Person wurden sämtliche Texte als "generell nicht so gut" bezeichnet.

Tab. 7-19: Reihung verschiedener denkbarer Texte einer Medienkampagne zur Erinnerung an das Rechtsfahrgebot

Kategorie	Variante 1	Variante 2	Rang
positiv	Halten auch sie den Verkehr flüssig und fahren sie wieder rechts nach dem Überholen	Auch sie wollen sicher und flüssig unterwegs sein: Rechtsfahren bringt s!	1
MW	1,78 (n=18)	1,86 (n=14)	1,82
ermahnend	Nicht vergessen: Auf Autobahnen gilt das Rechtsfahrgebot! Verstöße werden mit einer Strafe bis zu 726,- Euro geahndet.	Unnötiges Linksfahren ist kein Kavaliersdelikt! Es kann Sie bis zu 726,- Euro kosten.	2
MW	2,53 (n=17)	2,47 (n=15)	2,50
negativ	Linksfahren behindert das flüssige Vorankommen, verursacht Stau und kann tödlich sein.	Hunderte Autofahrer fahren täglich unnötig links auf der Autobahn und verursachen Staus! Gehören Sie auch dazu?	3
MW	2,81 (n=16)	2,63 (n=16)	2,72
humorvoll	Gähnt rechts von dir die freie Weite, dann ist links die falsche Seite!	Wie wäre es nach dem Überholen auf der Autobahn das andere Links auszuprobieren?	4
MW	2,76 (n=17)	3,20 (n=15)	2,98

7.4.4.4 Hinweise vor Ort

Wirkung von Hinweisen vor Ort:

Die Maßnahme, mittels Hinweisen vor Ort direkt an der Straße auf das Rechtsfahrgebot hinzuweisen, war die letzte, deren unmittelbare Wirkung auf das Linksfahrverhalten mit der zuvor eingesetzten Methode getestet wurde. Sie erwies sich als die eindeutig Wirkungsvollste. Würden die Befragten vor Ort an die Einhaltung des Rechtsfahrgebots erinnert werden, würden sich ihr Linksfahrverhalten gegenüber der derzeitigen Situation signifikant um 2,50 Fahrten bzw. um 37% reduzieren (Tab. 7-20). Für eine vergleichbare Wirkung müssten gemäß Tab. 7-15 z.B. die Strafen von derzeit 20 auf 90 Euro angehoben oder die Bestrafung auf 60 Euro und Überwachung gegenüber derzeit verdoppelt werden. Wollte man diese Wirkung allein mit Überwachung erzielen, müsste sie auf das 20-fache der derzeitigen Dichte angehoben werden.

Tab. 7-20: Wirkung von Hinweisen vor Ort auf das Linksfahrverhalten

n = 32	derzeitige Situation	bei Hinweisen vor Ort
Mittelwert der Linksfahrten bei 10 Autobahnfahrten zu einer Stunde	6,81	4,31
Rückgang des Mittelwerts der Linksfahrten		2,50 ($\alpha=0,000$)

Zustimmung zu Hinweisen vor Ort:

Wie die erhobene Wirkung ist auch die Zustimmung zu Hinweisen vor Ort für die Erinnerung an das Rechtsfahrgebot die größte. 75% der Befragten wären für solche Hinweise und davon über die Hälfte ohne Einschränkung ("stimme zu"). Nur etwa jeder Fünfte hält gar nichts davon. Der Mittelwert der Zustimmung liegt bei 66% (Tab. 7-21 und Abb. 7-7).

Tab. 7-21: Verteilung der Antworten (Anzahl n und Anteile in %) zu Hinweisen vor Ort zur Erinnerung an das Rechtsfahrgebot

	stimme nicht zu		stimme eher nicht zu		stimme eher zu		stimme zu	
	n	%	n	%	n	%	n	%
Hinweise vor Ort	7	22	1	3	10	31	14	44

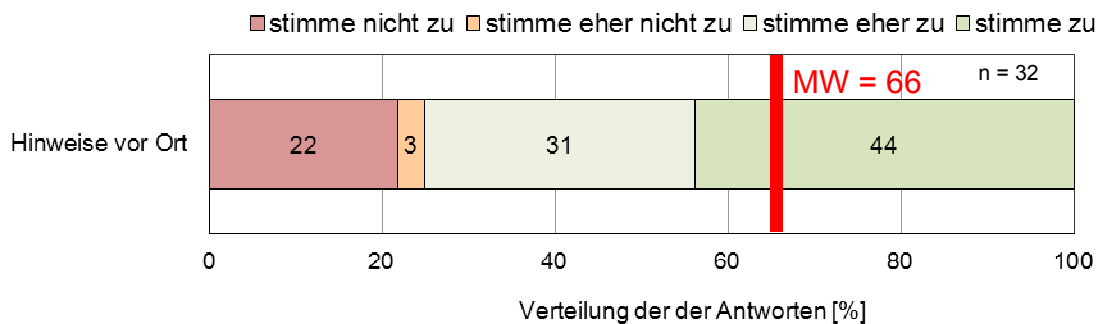


Abb. 7-7: Verteilung der Antworten (Anteile und Mittelwert der Zustimmung in %) zu Hinweisen vor Ort zur Erinnerung an das Rechtsfahrgebot

Bewertung von Hinweisen vor Ort – Texte:

In grundsätzlich analoger Weise wie bei der Medienkampagne (sh. Kap. 7.4.4.3) wurden die Befragten mit Varianten von möglichen vier aus acht Texten der vier Kategorien (positiv, ermahnend, negativ, humorvoll) konfrontiert. Die Texte selbst waren kurz genug, dass sie auf Wechseltextanzeigen oder z.B. auch auf an Brückengeländern befestigten Transparenten angewendet werden können. Der Unterschied in der Präsentation auf dem Beiblatt lag darin, dass die Texte in Fotomontagen von Überkopf-Wechseltextanzeigen angeordnet waren, um dem Eindruck eines Hinweises direkt an der Straße gerecht zu werden (Abb. 7-8).

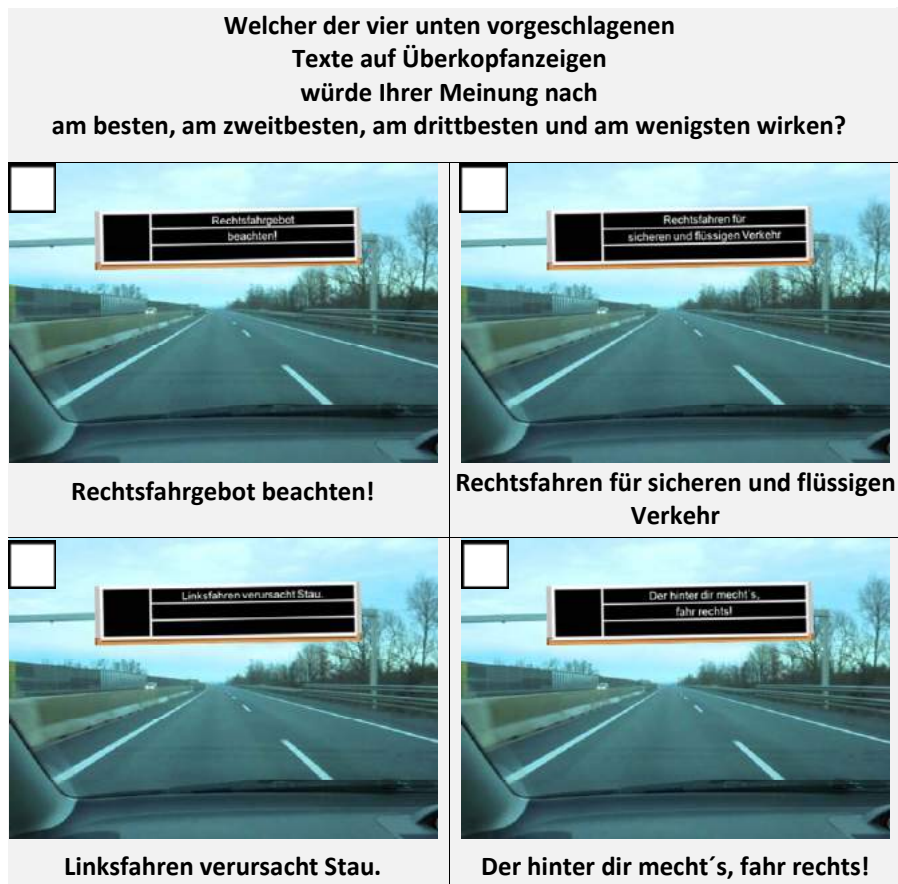


Abb. 7-8: Beispiel eines Beiblatts mit Texten als Hinweise vor Ort

Das Ergebnis der Reihung der Texte durch die Befragten (1 = beste Wirkung bis 4 = geringste Wirkung) zeigt Tab. 7-22. Am besten schnitten die Texte der Kategorie "ermahnend" ab, im Mittel mit einer Reihung von 1,7. Von den beiden Alternativen wurde hier die klare Handlungsanweisung "Nach dem Überholen rechts einordnen!" mit elf Bestbewertungen als am effektivsten eingestuft, noch vor "Rechtsfahrgebot beachten" (dieser Text wird gemäß Auskunft der ASFINAG auch derzeit bereits geschaltet, aufgrund anderer Prioritäten, wie Verkehrsmeldungen, Rettungsgasse etc. allerdings sehr selten). Erneut wird die Wirkung der humorvollen Versionen, diesmal fast ident wie jene der negativen Versionen, als schlecht eingestuft.

Eine Person merkte an, dass Texte vor Ort nicht zu lang sein dürfen, um die Konzentration vom Fahren nicht zu lange auf das Lesen zu lenken. Weiters wurde der Inhalt der Aussage "Linksfahren verursacht Stau" angezweifelt. Ein Befragter, derselbe wie bei den Medientexten, bezeichnete alle Versionen als schlecht bzw. schlug vor, Symbole statt Texte zu verwenden.

Tab. 7-22: Reihung verschiedener denkbarer Texte als Hinweis vor Ort zur Erinnerung an das Rechtsfahrgebot

Kategorie	Variante 1	Variante 2	Rang
ermahnend	Rechtsfahrgebot beachten!	Nach dem Überholen rechts einordnen!	1
MW	1,87 (n=15)	1,53 (n=17)	1,70
positiv	Bitte möglichst rechts fahren! Danke!	Rechtsfahren für sicheren und flüssigen Verkehr	2
MW	2,00 (n=16)	2,38 (n=16)	2,19
negativ	Linksfahren kann töten.	Linksfahren verursacht Stau.	3
MW	3,12 (n=17)	3,13 (n=15)	3,13
humorvoll	Rechtsfahrer hui, Linksfahrer pfui	Der hinter dir mecht s, fahr rechts!	4
MW	3,07 (n=14)	3,28 (n=18)	3,17

Bewertung von Hinweisen vor Ort – Schilder und Bodenmarkierungen:

Als Hinweise vor Ort können neben Texten auch Schilder und Bodenmarkierungen sein. Davon wurden drei Varianten angefertigt und allen Befragten auf einem Beiblatt präsentiert, abermals mit der Bitte, sie nach ihrer eingeschätzten Wirksamkeit zu reihen. Mit den Varianten sollte vor allem unterschiedliche Anordnungen von auf die Fahrbahn markierten Pfeilen und die entsprechenden Symbolik auf Schildern getestet werden. Jeweils mit den Texten "Rechtsfahrgebot beachten" bzw. "Keep right!" auf dem Schild sind dies:

- Variante 1: Gerade Pfeile, die entlang der Leitlinie in gewissen Abständen anstatt eines geraden Strichs angeordnet sind und nach schräg rechts zeigen.
- Variante 2: Gerade Pfeile, die zwischen den Leitlinien im Fahrstreifen nach schräg rechts zeigen. Aus betrieblicher Sicht ist diese Variante eher nachteilig, da zu erwarten ist, dass sich die in den Rollspuren der Fahrzeuge befindlichen Markierungen rascher abnützen.
- Variante 3: Gekrümmte Pfeile, die wie in Variante 1 angeordnet sind. Mit dieser Variante wurde die Symbolik auf dem bereits bestehenden Schild (vgl. Kap. 4.2.1.1 bzw. Abb. 4-1) mit Pfeilen nachgebildet. Hier ist allerdings die Gefahr der Verwechslung mit Richtungspfeilen (Verzögerungstreifen) nicht auszuschließen.

Das sehr eindeutige Ergebnis zeigt Abb. 7-9: Variante 1 wird im Durchschnitt weit vor den beiden anderen gereiht.

Angemerkt sei, dass von einer Person alle Varianten mit "am besten" beurteilt wurden, da alle sinnvoll wären, jedoch kein Unterschied in der Wirkung feststellbar wäre.

Variante 1
Rang 1


MW 1,59

Variante 2
Rang 2


MW 2,13

Variante 3
Rang 3


MW 2,19

Abb. 7-9: Varianten von Schildern und Bodenmarkierungen als Hinweise vor Ort zur Erinnerung an das Rechtsfahrgebot

Die Beantwortung der Fragen, wo die Hinweise vor Ort aufgestellt werden sollten, zeigt, bis auf eine Ausnahme, keine nennenswerten Präferenzen. Ob sie im Bereich der freien Strecken oder in Übergangsbereichen zu Autobahnabschnitten mit Geschwindigkeitsbeschränkungen aufgestellt werden sollten, ob in Bereichen mit eher wenig oder eher viel Verkehr, oder ob sie eher an zwei- oder an drei- oder mehrstreifigen Abschnitten angeordnet werden sollten, jeweils war etwa die Hälfte der Befragten der einen Meinung und die andere Hälfte der anderen. Eine deutliche Mehrheit allerdings sprach sich dafür aus, die Hinweise entlang der Strecke gleichmäßig zu verteilen und nicht nur nach Autobahnauffahrten und Knoten zu konzentrieren (Tab. 7-23).

Tab. 7-23: Meinung zu bevorzugten Anordnung von Schildern und Bodenmarkierungen

	n	Anteil [%]
gleichmäßig verteilt über die Strecke	22	69
konzentriert nach Knoten und Anschlussstellen	6	19
Beide	2	6
weder / noch	2	6
Σ	32	100

7.4.4.5 Auffrischkungskurs zur Straßenverkehrsordnung

Die letzte im Rahmen der Vertiefungsinterviews hinterfragte Maßnahme war, ob die Befragten Auffrischkungskurse zur Straßenverkehrsordnung sinnvoll fänden. Der Gedanke dabei ist, dass im Zuge solcher Kurse auch die Rahmenbedingungen des Rechtsfahrgebots näher erläutert werden könnten.

Die Zustimmung und die Ablehnung einer solchen Maßnahme halten sich in etwa die Waage (Tab. 7-24). Die Befragten, die einen Auffrischkungskurs ablehnten, wurden um Gründe dafür gefragt. Kommentare waren, dass gute Autofahrer keine Nachhilfe bräuchten und Auffrischkungskurse negativ belegt seien, wodurch eine verpflichtende Teilnahme nicht zwingend erfolgsversprechend sei. Als Grund gegen Auffrischkungskurse wurde auch der Verwaltungsaufwand genannt. Es sei zudem die Zeit zu schade, die man dafür aufwenden müsste, und Kurse wären wieder nur eine Geldmacherei für manche Personen. In Frage gestellt wurde auch der Charakter eines Auffrischkungskurses; er sei zu theoretisch und helfe nicht in der Praxis. Empfohlen wurden Postwurfsendungen mit Informationen bei Änderungen der Straßenverkehrsordnung.

Jene Personen, die einen Auffrischkungskurs für sinnvoll oder eher sinnvoll halten, wurden gefragt, ob solche Kurse auf freiwilliger Basis oder verpflichtend sein sollten. Auch hier waren die Meinungen geteilt. Ein Befragter wies jedoch ausdrücklich darauf hin, dass er eine verpflichtende Schulung über die Veränderungen der Straßenverkehrsordnung über die letzten zehn Jahre als sehr sinnvoll fände.

Tab. 7-24: Meinung zu Auffrischkungskursen zur Straßenverkehrsordnung

		n	Anteil [%]
Auffrischkungskurse sind ...	nicht sinnvoll	11	34
	eher nicht sinnvoll	3	9
	eher sinnvoll	8	25
	sinnvoll	10	31
	Σ	32	100
Auffrischkungskurse sollen sein ... (nur bei Antwort "eher sinnvoll" oder "sinnvoll")	freiwillig	10	56
	verpflichtend	8	44
	Σ	18	100

7.4.5 Reihung der Maßnahmen zur Einhaltung des Rechtsfahrgebots

Den inhaltlichen Abschluss der Interviews bildete die Reihung der Maßnahmen zur Einhaltung des Rechtsfahrgebots nach ihrer Wirksamkeit durch die Befragten. Dazu wurden sie gebeten, von den sieben auf einem Beiblatt vorbereiteten behandelten Maßnahmen jene maximal drei zu reihen, die ihrer Meinung nach die größte Wirksamkeit zeigen.

Das Ergebnis zeigt Tab. 7-25. Für die Ermittlung der Anzahl der Punkte und in der Folge des Rangs der Maßnahme wurden bei Nennung als beste 3 Punkte, als zweitbeste 2 Punkte und als drittbeste 1 Punkt vergeben.

Mit Abstand am besten als wirksam bewertet werden jene beiden Maßnahmen, welche die Hinweise vor Ort darstellen, nämlich die *Hinweisschilder und Bodenmarkierungen* und die *Texte auf Überkopfanzeigen*. Bereits weit dahinter werden *mehr Überwachung* und die *Medienkampagne* als etwa gleich wirksam eingestuft. Von der Wirksamkeit *höherer Strafen* hält man etwas weniger und noch weniger wird die *genauere Definition der Zumutbarkeit* als wirksame Maßnahme gegen das Linksfahren betrachtet. Mit Abstand am schlechtesten schneidet die Einführung von *Auffrischkursen* ab, die generell nur 5-mal bei der Reihung vorkommt.

Tab. 7-25: Reihung der vorgeschlagenen Maßnahmen

	beste	zweitbeste	drittbeste	Nennung	Punkteanzahl	Rang
Hinweisschilder und Bodenmarkierungen	11	10	5	26	58	1
Texte auf Überkopfanzeigen	8	5	10	23	44	2
mehr Überwachung	2	6	5	13	23	3
Medienkampagne	4	3	5	12	23	3
höhere Strafen	4	3	1	8	19	5
genauere Definition der Zumutbarkeit	2	3	4	9	16	6
Auffrischkurse	1	2	2	5	9	7

Die Befragten waren aufgefordert worden, die Maßnahmen, bevor sie drei auswählen und reihen, in aller Ruhe zu reflektieren und auch Begründungen, Anmerkungen etc. abzugeben. Etliche Befragte taten dies. So wurde festgehalten, dass es sich bei der durchgeführten Reihung nur um eine Wahl des geringsten Übels handle, da die Kosten in jedem Fall den Nutzen überschreiten. Erwähnt wurde, dass die Schilder und Texte vor Ort in

ihrer Wirkung gleich seien, jedoch aus Kostengründen die Schilder wohl besser seien. Es wurde auch angezweifelt, ob irgendwelche Maßnahmen eine Wirkung zeigen könnten oder ob es besser wäre, das Rechtsfahrgebot gleich aufzuheben bzw. nur in Bereich von 2-streifigen Abschnitten bestehen zu lassen und eine Sonderregel für mehrstreifige Abschnitte zu finden. Eine Kombination aus mehreren Maßnahmen, wie z.B. Medienkampagne und Hinweise vor Ort, sei sinnvoll, da die Wirkung einzelner Maßnahmen nicht so groß sein könne. Für höhere Strafen wurde argumentiert, dass man nur durch Schmerz einen Lerneffekt erreichen kann. Es wurde auch angemerkt, dass andere Dinge als das Linksfahren viel wichtiger wären. Ein Befragter nutzte die Möglichkeit, seinen Wunsch nach der Aufhebung von 80 bzw. 100 km/h-Geschwindigkeitsbeschränkungen auf Autobahnen zu deponieren.

7.5 Zusammengefasste Erkenntnisse aus den Vertiefungsinterviews

7.5.1 Allgemeines

Die Gruppe der 32 in den Vertiefungsinterviews befragten Personen besteht ausschließlich aus "praktizierenden LinksfahrerInnen", etwa zwei Drittel Männer und ein Drittel Frauen. Entweder waren sie von der Polizei beim Linksfahren angehalten worden, hatten sich bei den Raststätteninterviews zum zumindest gelegentlichen Linksfahren bekannt oder es waren Personen aus dem weiteren Bekanntenkreis des Autorenteam, die ebenfalls angaben, zumindest gelegentlich gegen das Rechtsfahrgebot zu verstoßen. Bei der Gruppe handelt es sich vorwiegend um Personen mittleren Alters, ihr Ausbildungsniveau ist im Durchschnitt hoch (fast drei Viertel haben Matura) und es sind eher Vielfahrer mit oft leistungsstarken Fahrzeugen. Für kaum jemand von ihnen bedeutet Autofahren Stress, vielmehr macht es den meisten von ihnen Spaß. Fast alle betrachten Autofahren jedoch als Mittel zum Zweck.

Es spricht einiges dafür, dass die Gruppe der Befragten in der Tendenz vorwiegend aus "aktiven" LinksfahrerInnen besteht, welche also zügig und ungehindert vorankommen wollen und schon aus diesem Grund nicht immer nach rechts wechseln, obwohl sie es eigentlich könnten (und gemäß Rechtsfahrgebot sollten).

Es sei darauf hingewiesen, dass es sich um kleine Stichprobe handelt und die Ergebnisse daher statistisch nicht repräsentativ für alle AutobahnfahrerInnen sind.

7.5.2 Situationen und Gründe für Linksfahren

Die Situationsbeschreibung der durch die Polizei angehaltenen Linksfahrer sowie die Angaben von Linksfahrsituationen der anderen Befragten zeigt, dass Linksfahren vor allem ein Thema auf der freien Strecke ohne Geschwindigkeitsbeschränkung ist, die Verkehrsmenge spielt dabei wenig Rolle. Das Linksfahren findet überwiegend auf drei- und mehrstreifigen Richtungsfahrbahnen statt, und dort vor allem dem/den mittleren Fahrstreifen.

Weit verbreitet und gleichzeitig der am häufigsten als zutreffend angegebene Grund dafür ist das Linksfahren im Bereich von Autobahnauffahrten, wo auf den linken Fahrstreifen gewechselt wird, um anderen das Einfädeln zu erleichtern (und sich selbst Behinderung zu ersparen). Keiner der Polizeiangehaltenen wurde wegen Linksfahren im Bereich einer Autobahnauffahrt angehalten. Dieses Ausweichen nach links wird offenbar kaum als Verstoß gegen das Rechtsfahrgebot empfunden, sondern vielmehr als normales Verhalten betrachtet.

Unter diesem Aspekt ist der häufigste Grund für ein auch von den Befragten als solches wahrgenommenes, "echtes" Linksfahren der Wunsch, schnell voranzukommen, gefolgt von Bequemlichkeit. Zudem führt auch die Befürchtung, nach einem Fahrstreifenwechsel nach rechts nicht wieder nach links zurückwechseln zu können, bei der Mehrheit der Befragten zur Missachtung des Rechtsfahrgebots, vor allem bei viel Verkehr und auf drei- oder mehrstreifigen Richtungsfahrbahnen. Schlechter Fahrbahnzustand des rechten Fahrstreifens wird ebenfalls als ein wesentliches Argument genannt, diesen zu meiden. Schlicht gelegentlich vergessen auf das Rechtsfahrgebot wird immerhin noch von über einem Drittel der Befragten.

Insgesamt scheint es, dass wenn man das Gefühl hat, niemand andern nennenswert zu behindern, vor allem aber, wenn die Aussicht besteht, selbst in naher Zukunft behindert zu werden, die Bereitschaft für die Einhaltung des Rechtsfahrgebots gering ist.

7.5.3 Vergleich der Maßnahmen gegen das Linksfahren

Mit Abstand die größte Zustimmung aller behandelten Maßnahmen findet die Aussicht auf eine *Aufhebung des Rechtsfahrgebots im Bereich von Autobahnauffahrten*. Auf das Verhalten im Sinne der Fahrstreifenwahl in diesen Bereichen hätte dies jedoch kaum einen Einfluss. Vielmehr würde es einer Anpassung der Rechtslage an das gängige praktische Fahrverhalten gleichkommen. Sinngemäß ähnlich wäre auch die *Aufhebung des Rechtsfahrgebots in Bereichen mit Geschwindigkeitsbeschränkungen von 80 km/h* zu sehen,

wobei hier die Meinung unter den Befragten zweigeteilt ist. Die *Aufhebung bei einem Limit von 100 km/h* stößt hingegen bereits auf mehrheitliche Ablehnung.

Von den Maßnahmen gegen das "echte" Linksfahren schneiden die *Hinweise vor Ort* in allen Belangen am besten ab. Diese haben zum einen die bei weitem größte getestete Wirksamkeit auf das Linksfahrverhalten im Sinne der Reduktion der Häufigkeit, wie oft gegen das Rechtsfahrgebot verstoßen wird. Zum anderen haben sie die besten Akzeptanzwerte, 75% der Befragten würden solchen Maßnahmen eher zustimmen als sie ablehnen. Schließlich wird ihnen auch in der Zusammenschau aller Maßnahmen von den Befragten die größte zu erwartende Wirksamkeit zugebilligt. Diesbezüglich werden *Schilder und Bodenmarkierungen* (hier wurden die geraden, nach schräg rechts weisenden Pfeile in der Leitlinie am besten bewertet) etwas gegenüber *Texten auf Überkopfanzeigen* (hier wurden die ermahnenden am besten bewertet) bevorzugt.

Die getestete Wirksamkeit einer *Medienkampagne* auf das Linksfahrverhalten ist, wenngleich geringer als bei den Hinweisen vor Ort, immer noch deutlich und signifikant. Auch fände eine Kampagne mit 60% der Befragten mehr Befürwortung als Ablehnung. Innerhalb der angebotenen Kategorien für eine mediale Botschaft wurde die Positive deutlich gegenüber den anderen bevorzugt.

Allein schon die angebotene *Information über die Situation* der derzeit (geringen) Überwachung des Rechtsfahrgebots und den (niedrigen) Strafen bei Verstößen zeigt Wirkung auf das Linksfahrverhalten. Die Reduktion ist zwar nicht sehr stark, aber (trotz der geringen Stichprobengröße) signifikant. Die Wirkung von Information zeigt sich auch darin, dass die Hälfte jener Befragten, die zufolge des Projekts zuvor mit dem Thema Linksfahren konfrontiert waren (durch die Polizeianhaltung oder durch die Raststättenbefragung) ihr Fahrverhalten seither geändert haben.

Intensivere Überwachung und *höhere Strafen* würden, je nach Überwachungsichte bzw. Höhe der drohenden Strafe, das Linksfahrverhalten weiter reduzieren als die bloße Information über die derzeitige Situation. Die mittels Szenarienpaketen kombiniert getestete Wirksamkeit lässt erahnen, dass hier von einer Anhebung der Strafen eher mehr zu erwarten ist als von einer relativ gesehen gleichen Steigerung der Überwachungsichte. So würde eine (hypothetische) Vervierfachung der Kontrollhäufigkeit etwa gleich wirken wie die (hypothetische) Verdoppelung der Strafe. Voraussetzung ist jedoch immer, dass die AutofahrerInnen über eine Änderung informiert werden. Hinsichtlich der Akzeptanz geänderter Überwachung und Bestrafung lassen sich aus der kleinen Stichprobe der

Interviews keine direkten Rückschlüsse ableiten. Die Antworten auf die Frage nach der Angemessenheit der derzeitigen Überwachungsichte und Strafandrohung deuten jedoch auf eine bessere Akzeptanz von verstärkter Überwachung gegenüber erhöhten Strafen hin. Zusage Hössinger et al. 2009 darf jedenfalls angenommen werden, dass verstärkte Überwachung weit mehr Zustimmung erfährt als eine Anhebung von Strafen.

Der *genaueren Definition des Rechtsfahrgebots* (bzw. der Zumutbarkeitsregel) in der StVO um die Überwachung zu erleichtern, würden, wie der Medienkampagne, ebenfalls 60% der Befragten eher zustimmen als nicht. Wie eine solche genauere Definition allerdings lauten könnte, wurde, da dies unklar ist, nicht gefragt und naheliegender Weise konnte auch eine Wirkung auf das Linksfahrverhalten nicht getestet werden. In der Einschätzung der Befragten hinsichtlich der Wirksamkeit rangiert sie jedenfalls weit hinten, an vorletzter Stelle der behandelten Maßnahmen.

Über die grundsätzliche Sinnhaftigkeit von *Auffrischkursen zur StVO*, im Zuge derer auch das Rechtsfahrgebot näher behandelt werden könnte, sind die Befragten geteilter Meinung. Ihre Einschätzung der Wirksamkeit von Auffrischkursen auf das Linksfahrverhalten hingegen ist eindeutig; in der Zusammenschau aller behandelten Maßnahmen werden sie diesbezüglich mit Abstand am schlechtesten bewertet.

Abschließend sei angemerkt, dass einige weitere in Frage kommende Maßnahmen zur Verbesserung der Einhaltung des Rechtsfahrgebots, für die kein Erkenntnisgewinn zu erwarten war, in den Vertiefungsinterviews nicht behandelt wurden.

8 MASSNAHMENOPTIMIERUNG – EXPERTENWORKSHOP

Die im bisherigen Projektlauf entwickelten Maßnahmen zur besseren Einhaltung des Rechtsfahrgebots wurden im Rahmen eines Workshops mit Expertinnen und Experten (kurz: Expertenworkshop) diskutiert und evaluiert. Zwei Aspekte standen dabei im Vordergrund. Zum einen sollten Maßnahmen behandelt werden, die in den Vertiefungsinterviews mit LinksfahrerInnen (Kap. 7) nicht oder nicht detailliert hinterfragt wurden, z.B. die Fahrausbildung betreffende Maßnahmen, Möglichkeiten der Überwachung und Ahndung oder genauer differenzierte legistische Möglichkeiten. Zum anderen sollten zweckmäßige Umsetzungsstrategien von Maßnahmen wie auch mögliche Umsetzungshemmnisse aufgezeigt sowie zeitliche Empfehlungen für die Umsetzung von ausgewählten Maßnahmen gemacht werden.

Der Expertenworkshop fand am 28.06.2013 in den Räumlichkeiten des Instituts für Verkehrswesen der BOKU Wien statt. Er dauerte dreieinhalb Stunden. Zu dieser Projekt abschließenden Expertengruppe waren im Wesentlichen die gleichen Fachleute wie zum ersten Expertenfokusgruppeninterview (vgl. Kap. 4.2) eingeladen. Dies gewährleistete die grundlegende Kenntnis des Projekts und seiner Ziele sowie einen Bezug zum "Phänomen Linksfahren". Neben sechs Vertretern des Projektteams nahmen neun Fachleute von folgenden Institutionen teil:

- ASFINAG, Abt. Technische Koordination
- BMVIT, Abt. IV/ST 1 Planung und Umwelt
- BMVIT, Abt. IV/ST 5 Rechtsbereich Straßenverkehr
- Exekutive NÖ, NÖ-Landespolizeikommando – Verkehrsabteilung
- Exekutive NÖ, Autobahnpolizeiinspektion Krems an der Donau
- FSV - AG Planung und Verkehrssicherheit
- Institut Vorrang - Verein zur Förderung von Arbeits- und Verkehrssicherheit
- NÖ-Bezirkshauptmannschaft, BH Wien-Umgebung (Klosterneuburg)
- ÖAMTC-Verkehrstechnik

Eine grobe Zuordnung der Fachkompetenzen aller Anwesenden (5 Frauen und 10 Männer) ist in Tab. 8-1 zusammengestellt.

Tab. 8-1: Fachkompetenzen beim Expertenworkshop

Fachkompetenz	geladene ExpertInnen									Teammitglieder					
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	1	2	3	4	5	6
Autofahrervertretung									x	x					
Fahrausbildung								x							
Straßen- und Verkehrsplanung		x				x			x				x	x	x
Verkehrsmanagement	x														
Verkehrspsychologie							x				x	x			
Verkehrsrecht			x					x		x					
Verkehrssicherheit						x								x	
Verkehrsüberwachung				x	x										

Geleitet und moderiert wurde der Workshop von einem Mitglied des Projektteams nach einem im Projektteam akkordierten Ablaufplan. Die Diskussionsbeiträge wurden mitprotokolliert und auf Tonband aufgezeichnet.

Im ersten Drittel des Workshops wurden den ExpertInnen die Ergebnisse der bisherigen Arbeitspakete präsentiert:

- State of the Art und Fokusgruppendifkussionen,
- "Linksfahren" aus rechtlicher Sicht,
- Raststättenerhebung,
- Vertiefungsinterviews.

Nach einer intensiven Diskussion dieser Ergebnisse wurde eine Reihe von Maßnahmen sowie deren mögliche Optimierung detailliert besprochen.

8.1 Expertenmeinung zur Wirksamkeit von Maßnahmengruppen

Einleitend zur Diskussion der Maßnahmen wurden die Fachleute um eine Eigeneinschätzung der Wirksamkeit jener Maßnahmengruppen ersucht, die in den Vertiefungsinterviews behandelt worden waren. Dazu waren sie aufgerufen, in derselben Weise wie die Befragten in den Vertiefungsinterviews (vgl. Kap. 7.4.5) die drei ihrer Meinung nach am besten wirkenden Maßnahmen gegen das Linksfahren zu reihen. Die Ergebnisse wurden vor Ort ausgewertet (beste Maßnahme 3 Punkte, zweitbeste 2 Punkte, drittbeste 1 Punkt) und der Reihung der LinksfahrerInnen aus den Vertiefungsinterviews gegenübergestellt (Tab. 8-2).

Tab. 8-2: Reihung der drei am besten wirkenden Maßnahmen nach Meinung der 32 LinksfahrerInnen der Vertiefungsinterviews und der neun ExpertInnen des Expertenworkshops

	LinksfahrerInnen		ExpertInnen	
	Punkte	Rang	Punkte	Rang
Hinweisschilder und Bodenmarkierungen	58	1	18	1
Texte auf Überkopfanzeigen	44	2	18	1
mehr Überwachung	23	3	6	4
Medienkampagne	23	3	7	3
höhere Strafen	19	5	4	5
genauere Definition der Zumutbarkeit	16	6	1	6
Auffrischkurse	9	7	-	7

Es zeigt sich, dass die Einschätzung der Experten und der befragten LinksfahrerInnen über die Wirksamkeit der vorgeschlagenen Maßnahmen nahezu ident ist. Den Hinweisen vor Ort wird auch von den ExpertInnen die mit Abstand beste Wirksamkeit zugebilligt, sei es als *Hinweisschilder und Bodenmarkierungen* oder *Texte auf Überkopfanzeigen*. Weit dahinter wird die Wirksamkeit von *mehr Überwachung* und von *Medienkampagnen* als etwa gleichwertig beurteilt. Von der Wirksamkeit *höherer Strafen* sind die ExpertInnen ebenso weniger überzeugt wie die Befragten in den Vertiefungsinterviews und noch weniger wird die *genauere Definition der Zumutbarkeit* als wirksame Maßnahme gegen das Linksfahren betrachtet. *Auffrischkurse* kommen nach Meinung der Fachleute als eine der drei wirksamsten Maßnahmen gar nicht in Frage.

8.2 Expertenmeinung zur Wirksamkeit einzelner Maßnahmen

Im Anschluss an die Einschätzung der Wirksamkeit der Maßnahmengruppen wurden mögliche Umsetzungsstrategien und auch Umsetzungshemmnisse einzelner Maßnahmen identifiziert. Im Fokus der Diskussion lagen dabei rechtliche Maßnahmen, Überwachung und Bestrafung, Medienkampagnen, Hinweise vor Ort und die Fahrausbildung. Kurz angerissen wurde auch die bauliche Gestaltung von Knoten bzw. Anschlussstellen, wobei man rasch übereinkam, dass den bereits in der Expertenfokusgruppe angeführten diesbezüglichen Empfehlungen (vgl. Kap. 4.2.3.7), welche dem gängigen Stand des Wissens entsprechen, nichts hinzuzufügen ist.

8.2.1 Expertenmeinung zu rechtlichen Maßnahmen

Im Zusammenhang mit der Maßnahme einer konkreteren Definition des Rechtsfahrgebots auf Autobahnen und Schnellstraßen wurden mehrere Möglichkeiten diskutiert. Diese bezogen sich einerseits auf Änderungen in der Zumutbarkeitsregel, um AutofahrerInnen die Einhaltung des Rechtsfahrgebots zu erleichtern und um die Überwachung zu vereinfachen. Andererseits wurden für Bereiche, in denen das Rechtsfahrgebot in der Praxis offenbar wenig beachtet wird, Möglichkeiten von dessen Aufhebung diskutiert.

Grundsätzliche Einigkeit herrscht, dass die Zumutbarkeitsregel unscharf ist bzw. einen erheblichen Interpretationsspielraum hinsichtlich der Eigeneinschätzung lässt, ab wann ein Fahrstreifenwechsel nach rechts schon oder noch nicht zumutbar ist. Ein Diskussionssteilnehmer weist darauf hin, dass bei der seinerzeitigen Erarbeitung der StVO die Zumutbarkeitsregel nicht im Hinblick auf das Phänomen Linksfahren auf Richtungsfahrbahnen eingeführt wurde, sondern um die prinzipielle Festlegung für den Rechtsverkehr in Österreich zu treffen. Festgehalten wird, dass für den Straftatbestand des "aktiven" Linksfahrens der Exekutive reichlich rechtliche und technische Instrumente zur Überwachung und Ahndung zur Verfügung stehen, sobald es mit Drängeln und/oder Schnellfahren verbunden ist. "Passives" Linksfahren, so die Expertenrunde, wird durch eine genauere Definition des Rechtsfahrgebots wohl kaum verhindert werden können. Einer Präzisierung der Zumutbarkeitsregel durch metrische oder auch zeitliche Angaben, ab wann jedenfalls ein Fahrstreifenwechsel durchzuführen ist, steht die Expertenrunde skeptisch gegenüber. Festlegungen zum Abstand oder gar zum Zeitbedarf bis zum Einholen des nächsten zu überholenden Fahrzeugs sind von den Verkehrsteilnehmern schwierig bis gar nicht abschätzbar.

Durch die Aufhebung des Rechtsfahrgebots in Bereichen mit Geschwindigkeitsbeschränkungen, insbesondere in Bereichen mit einer 80 km/h-Beschränkung, würde die Gesetzeslage dem tatsächlich anzutreffenden praktischen Verhalten angenähert. Die sachlichen Begründungen für Tempolimits unterliegen allerdings oft stark unterschiedlichen äußeren Rahmenbedingungen und können schwer miteinander verglichen werden. Tempolimits von 80 km/h oder 100 km/h werden z.B. bei hohem Verkehrsaufkommen und dichten Knotenpunktfolgen, wie es in Ballungsgebieten üblich ist, oder bei Baustellen verordnet. Tatsache ist jedoch, dass das Rechtsfahrgebot im Bereich von Tempolimits, und hier vor allem in Bereichen mit Stadtautobahncharakter, nicht zuletzt aufgrund der infolge des Tempolimits weitgehend homogenen Geschwindigkeit weniger beachtet wird. Das Linksfahren anderer wird hier aber auch als weit weniger störend empfunden als auf

Überlandstrecken. Dennoch gilt das Rechtsfahrgebot und die Missachtung kann von der Exekutive beanstandet werden, was allerdings kaum je erfolgt. Die Diskussionsteilnehmer sind sich einig, dass eine Aufhebung des Rechtsfahrgebots bei Tempolimit von 80 km/h mögliche negative Emotionen jener LenkerInnen, die sich von Linksfahrern auf diesen Strecken gestört fühlen, verhindern könnte. Auf das tatsächlich praktizierte Fahrverhalten hätte die Aufhebung des Rechtsfahrgebots jedoch so gut wie keine Auswirkung. Als unwahrscheinlich wird auch eine Verbesserung der Verkehrssicherheit gesehen, wobei eine solche allerdings eine wichtige Grundvoraussetzung für eine entsprechende Änderung in der Straßenverkehrsordnung wäre. Zudem sei es rechtlich weder üblich noch vorgesehen, eine allgemeine Verhaltensregel an das Vorhandensein einer Geschwindigkeitsbeschränkung zu knüpfen. Generell wird die Sinnhaftigkeit der Aufhebung des Rechtsfahrgebots in Bereichen mit Geschwindigkeitsbeschränkungen von der Runde eher angezweifelt und auch die Umsetzungsmöglichkeit als sehr gering eingestuft.

Die Aufhebung des Rechtsfahrgebots im Bereich von Autobahnauffahrten wird in der Expertenrunde für nicht notwendig erachtet, weil das vielfach praktizierte Ausweichen nach links durch das jüngst eingeführte Rücksichtnahmegebot (vgl. Kap. 3.1.3.3) rechtlich durchaus gedeckt sei.

Abschließend wird betont, dass rechtliche Änderungen keineswegs immer eine tatsächlich allgemein spürbare Verhaltensänderung in der Praxis bewirken.

8.2.2 Expertenmeinung zu Überwachung und Bestrafung

Zunächst werden von den Vertretern der Exekutive einige Angaben zur derzeitigen Praxis der Überwachung des Rechtsfahrgebots gemacht. Von 01.01.2013 bis 20.06.2013 wurden allein in Niederösterreich rund 1.700 Anzeigen wegen Missachtung des Rechtsfahrgebots eingebracht. Die Anzeigen erfolgen oft in Kombination mit anderen Delikten und vor allem in Bereichen ohne Geschwindigkeitsbeschränkung. Die Beamten bekommen allerdings in der Regel keine Rückmeldung, ob die Anzeigen erfolgreich sind bzw. ob die Strafe von den LenkerInnen anstandslos bezahlt wird. Hochgerechnet für das gesamte Jahr 2013 können in Niederösterreich, inklusive Organmandaten und Abmahnungen ohne Bestrafung, 8.000 bis 10.000 Beanstandungen im Zusammenhang mit Linksfahren erwartet werden.

Bei den Kontrollen im Rahmen der technischen Abstandsmessung werden Bereiche von mehreren hundert Metern erfasst, weshalb das Linksfahren in der Vergangenheit gleich-

sam als Nebenprodukt der Abstandsmessung erhoben und entsprechend beanstandet werden konnte. Die Ahndung von Verstößen gegen das Rechtsfahrgebot über die technische Abstandsmessung, sowohl was dicht auffahrende wie auch das voranfahrende Fahrzeug betrifft, ist jedoch gemäß § 98c StVO seit 2009 nicht zulässig. Die Vertreter der Exekutive plädieren ausdrücklich für eine Änderung der StVO in einer Weise, die auch die Überwachung der Einhaltung des Rechtsfahrgebots und die Ahndung von Verstößen ermöglicht. Diesem Ansinnen werden aus juristischer Sicht datenschutzrechtliche Bedenken als wesentliches Umsetzungshemmnis entgegengehalten, einer entsprechenden Änderung der StVO wird wenig Wahrscheinlichkeit eingeräumt. Zudem wird von einem Diskussionsteilnehmer ins Treffen geführt, dass es keinen gesicherten Nachweis der negativen Wirkung des Linksfahrens auf die Verkehrssicherheit gäbe. Dem wird jedoch entgegengehalten, dass es einen solchen auch nicht geben könne, da Linksfahren als unmittelbare Unfallursache nicht erfassbar ist (vgl. Kap. 4.2.1.1 bzw. 4.2.1.5) und es auch nie sein wird.

Im Zuge der Vertiefungsinterviews konnte gezeigt werden, dass allein die Information über die Überwachung des Rechtsfahrgebots und Ahndung von Verstößen eine Fahrverhaltensänderung erwarten lässt. Eine entsprechende Wirkung der Bewusstmachung des Ist-Zustandes wird auch von Seiten der Expertenrunde vermutet.

Eine Wirkung der Erhöhung der Überwachungshäufigkeit und/oder der Erhöhung des Strafausmaßes, wie sie im Rahmen der Vertiefungsinterviews nachgewiesen werden konnte, wird in der Expertenrunde grundsätzlich für möglich gehalten, wobei das Ausmaß der Wirkung als nicht übermäßig hoch eingestuft wird (vgl. auch Kap. 8.1). Die Fachleute betonen jedoch, dass für die Wirksamkeit einer solchen Maßnahme ein Deliktbewusstsein vorhanden sein müsse, was beim aktiven Linksfahren eher gegeben sein dürfte als beim passiven. Das höchste Strafausmaß beträgt € 220,- bei einer Anonymverfügung (€ 365,- seit 01.07.2013) und € 36,- bei einem Organmandat (€ 90,- seit 01.07.2013). Einer besonders hohen Bestrafung des Linksfahrens wird allerdings die Verhältnismäßigkeit zu anderen Verkehrsdelikten abgesprochen. Bei einer geringen Strafandrohung hingegen sei es egal, ob man für ein ohnehin subjektiv selten geahndetes Delikt 20 oder 35 Euro zahlen müsse. Hinsichtlich passiven Linksfahrens wird bezweifelt, ob das nötige Deliktbewusstsein vorhanden ist, damit eine Erhöhung der Überwachungshäufigkeit und/oder der Erhöhung des Strafausmaßes langfristig wirkt. Solange das Linksfahren nicht als Verstoß bewusst ist, interessiert weder Strafhöhe noch Überwachungsintensität, weil man vermeintlich gar nicht betroffen ist.

Ein Diskussionsteilnehmer stellt einen Zusammenhang zur Verkehrssicherheit in dem Sinn her, dass die Sanktionierung von Fehlverhalten, das ein Verkehrssicherheitsrisiko für andere Verkehrsteilnehmer darstellt, allgemein gut akzeptiert wird. Nachdem aber nicht belegbar sei, ob und wenn ja in welchem Ausmaß Linksfahren ein objektives Verkehrssicherheitsrisiko darstellt, ist zu befürchten, dass der Erhöhung von Überwachung und Bestrafung die Akzeptanz bei den Verkehrsteilnehmern fehlt²³. Entsprechend gering wird auch die Bereitschaft der zuständigen politischen Vertretung eingeschätzt, aktiv für eine entsprechende Überwachungs- und Bestrafungserhöhung zu argumentieren bzw. sie durchzusetzen.

Diskutiert wird auch die Aufnahme der Missachtung des Rechtsfahrgebots in die Strafenkataloge. Derzeit bestehen für alle österreichischen Bundesländer getrennte Kataloge für Organstrafen und Anonymverfügungen mit entsprechenden Deliktbeschreibungen und zulässigen Strafausmaßen. Seit längerer Zeit wird versucht, einen österreichweiten Katalog zu gestalten, der aufgrund heftig geführter Debatten nicht vor der Zeit nach der Nationalratswahl 2013 erwartet wird. Es bleibt abzuwarten, inwieweit die ausdrückliche Aufnahme der Missachtung des Rechtsfahrgebots in den dann österreichweiten Strafenkatalog durchzusetzen sein wird.

8.2.3 Expertenmeinung zu Medienkampagnen und Hinweisen vor Ort

Sehr intensiv werden im Rahmen des Expertenworkshops die Hinweise vor Ort zur Einhaltung des Rechtsfahrgebots diskutiert, sowohl was die Erinnerung mittels Texten wie auch mittels Schildern und Bodenmarkierungen betrifft.

Die große zu erwartende Wirkung der Erinnerungshinweise mit Schildern und Bodenmarkierungen wird abermals betont. Generell weisen die Fachleute den Bodenmarkierungen eine größere Wirksamkeit zu als Schildern, weil bekanntlich Markierungen auf der Fahrbahn von LenkerInnen, die "gedankenlos", also mit geringem Aufmerksamkeitsniveau, unterwegs sind, im Zweifelsfall noch eher bewusst wahrgenommen werden als Schilder neben der Fahrbahn. Dementsprechend zeigen sich die zuständigen Vertreter des Ministeriums und des Autobahnbetreibers hinsichtlich der Anordnung weiterer Schilder, zusätzlich zu den zahlreichen bereits vorhandenen, ein wenig skeptisch. Die Zweckmäßigkeit eines kombinierten Einsatzes von Schildern und Bodenmarkierungen,

²³ Auch aus den Vertiefungsinterviews ließen sich hier keine konkreten Rückschlüsse ziehen (vgl. Kap. 7.4.4.2)

zumindest so lange, bis der Sinn der angedachten Bodenmarkierungspfeile den AutofahrerInnen hinlänglich bekannt ist, wird jedoch bestätigt. Empfohlen wird deren Anordnung z.B. nach Auffahrten und im Bereich langer freier Strecken. Ebenfalls bestätigt wird die Befürchtung des Projektteams, dass die in den Vertiefungsinterviews getesteten gekrümmten Markierungspfeile (vgl. Kap. 7.4.4.4) mit Richtungspfeilen verwechselt werden könnten. Eine Änderung der Bodenmarkierungsverordnung, um z.B. die schräg nach rechts weisenden Pfeile entlang der Leitlinie markieren zu dürfen, wird aus rechtlicher Sicht als nicht erforderlich erachtet; dies stellt somit kein Umsetzungshemmnis dar.

Hinsichtlich der Erinnerung vor Ort mittels Texten wird angeregt, sie deutlich häufiger als derzeit bei Wechseltextanzeigen von Verkehrsbeeinflussungsanlagen einzusetzen. Die Idee, mittels Transparenten auf Brücken an das Rechtsfahrgebot zu erinnern, analog wie zurzeit an die Rettungsgasse erinnert wird, stößt in der Runde ebenfalls auf Zustimmung und wird empfohlen.

Die Wirksamkeit einer Medienkampagne wird vor allem in der Kombination mit anderen Maßnahmen gesehen, z.B. mit den Hinweisen vor Ort. Die Wahrung der Verhältnismäßigkeit zwischen dem "Problem Linksfahren" und den Kosten für eine Kampagne, allenfalls auch die Vermeidung von Überforderung der Verkehrsteilnehmer durch zu viele Hinweise entlang der Strecke, wird allerdings eingemahnt. Naheliegend wäre z.B. eine Kampagne zur Forcierung des Rücksichtnahmegebots. In eine solche könnte die Aufforderung zur Einhaltung des Rechtsfahrgebots, das ja in unmittelbarem Zusammenhang damit steht, direkt integriert werden.

8.2.4 Expertenmeinung zu Fahraus- und -fortbildung

Die Expertenrunde begrüßt ausdrücklich Maßnahmen im Rahmen der Fahrschulausbildung zur verbesserten Einhaltung des Rechtsfahrgebots. Dem Lehrinhalt des Rechtsfahrgebots wird eine hohe Bedeutung beigemessen. Hier wird empfohlen, Kontakt zur Fachabteilung FSG (Führerscheingesetz) im BMVIT und zum Fachverband der Fahrschulen zu suchen und entsprechende Gespräche aufzunehmen.

Die ExpertInnen sind sich einig, dass Lehrinhalte der Fahrausbildung nur dann gelernt und verinnerlicht werden, wenn sie bei der Führerscheinprüfung auch abgeprüft werden. Folglich wird die Aufnahme von Fragen zum Rechtsfahrgebot auf Richtungsfahrbahnen von Freilandstraßen in den Führerscheinfragenkatalog empfohlen.

Im Zusammenhang mit Auffrischkursen wird das Potenzial von Online-Schulungen hervorgehoben. Auf der Grundlage der großen Beliebtheit der Online-Vorbereitung auf die Führerscheinprüfung z.B. des ÖAMTC, die nicht nur von Prüfungskandidaten sondern von vielen Verkehrsteilnehmern genutzt wird, wird diese günstige und leicht umsetzbare Maßnahme empfohlen. Eingeschränkt wird jedoch, dass die Nutzer solcher Angebote vorwiegend jener (kleineren) Gruppe von AutofahrerInnen angehören, die sich selbstständig und aktiv für die Verkehrsregeln und deren Änderungen interessiert und bei denen man von einem entsprechenden Deliktbewusstsein bei Verstößen ausgehen kann. Die (wohl weitaus größere) Gruppe jener, die im Wesentlichen mit dem Wissensstand ihrer Fahrausbildung viele Jahre lang unterwegs sind, erreicht man damit kaum.

8.3 Zusammenfassung der Expertengruppe

Maßnahmen zur verbesserten Einhaltung des Rechtsfahrgebots werden in der Expertenrunde mehrheitlich als Beitrag zur Verkehrsqualität und zur Senkung des Aggressionspotentials im Straßenverkehr gesehen. Die Fachleute plädieren dafür, den VerkehrsteilnehmerInnen den Sinn des Rechtsfahrgebots nahezubringen. Sie erwarten von einer positiven Problembehandlung eine größere Wirkung als von einer Androhung von höheren Strafen oder gesetzlichen Anpassungen. Deshalb werden von den Experten vorbeugende Maßnahmen, vor allem die Erinnerungen vor Ort, aber auch Maßnahmen im Rahmen der Fahrausbildung und der Fortbildung zur raschen Umsetzung empfohlen. Die Wirkung eines medialen Transports des Rechtsfahrgebots, zweckmäßig wäre hier die Integration in eine Rücksichtnahmekampagne, wird vor allem in Kombination mit anderen Maßnahmen gesehen. Im Zusammenhang mit der Beanstandung von Linksfahren wird vor allem empfohlen, die Auswertung der technischen Abstandsmessungen auch zur Beanstandung von Linksfahrern heranziehen zu dürfen.

Eine Übersicht über die beim Expertenworkshop behandelten Maßnahmen, die angesprochenen Umsetzungshemmnisse und Umsetzungsstrategien sowie den resultierenden zeitlichen Umsetzungshorizont zeigt Tab. 8-3.

Tab. 8-3: Umsetzungshemmnisse, Umsetzungsstrategien und denkbarer zeitlicher Umsetzungshorizont von Maßnahmen zur verbesserten Einhaltung des Rechtsfahrgebots (Rfg.) nach Meinung der ExpertInnen beim Expertenworkshop

Maßnahme	Umsetzungshemmnisse	Umsetzungsstrategien	Umsetzungs horizont			
			sofort	länger- fristig	gar nicht	
Rechtliche Maßnahmen						
Präzisierung der Zumutbarkeitsregel	Längen- oder Zeitangaben für LenkerInnen nicht abschätzbar					x
Aufhebung des Rfg. bei Tempolimit von 80 km/h oder 100 km/h	Sicherheitswirkung fraglich; rechtlich nicht mit Tempolimit verknüpfbar					x
Aufhebung des Rfg. bei Autobahnauffahrten		nicht erforderlich wegen Rücksichtnahmegebot				x
Überwachung / Ahndung						
Kontrollen mittels technischer Abstandsmessung	Datenschutz; StVO-Änderung erforderlich	Befassung der zuständigen Gremien	?	x		
Mehr Überwachung	fehlendes Deliktbewusstsein?			?		
Höhere Strafen	Sicherheitswirkung nicht beweisbar / mangelnder politischer Wille; Verhältnismäßigkeit des Delikts			?		
Aufnahme in österreichweiten Strafenkatalog	existiert noch nicht	Befassung der zuständigen Gremien		?		
Medienkampagne	Finanzierung	integriert in Kampagne für Rücksichtnahme				
		Information über Sinn des Rfg. sowie zu Überwachung und Bestrafung	?	x		
Hinweise vor Ort						
Hinweisschilder	Erfassung weiterer, neuer Schilder durch LenkerInnen fraglich	kurzfristig: kombinierter Einsatz von Schildern + Bodenmarkierungspfeilen	x			
Bodenmarkierungen	Verwechselungsgefahr gekrümmter Pfeile mit Richtungspfeilen	später: weiterer Einsatz allein von Bodenmarkierungspfeilen denkbar	x			
Texte vor Ort		verstärkter Einsatz bei Wechseltextanzeigen von VBA Transparente auf Brücken	x			
Fahraus- und -fortbildung						
Aufnahme Rfg. in Theorieausbildung der Fahrschule		Befassung der zuständigen Gremien	?			
Aufnahme Rfg. in die theoretische Fahrprüfung		Befassung der zuständigen Gremien	?			
Auffrischkurse	begrenzte Reichweite	Online-Schulungen		?		
Bauliche Maßnahmen		Stand des Wissens bei neuen Knoten beachten				x

9 MASSNAHMENKATALOG GEGEN DAS LINKSFAHREN

Als Resultat der Maßnahmenevaluierung mittels der Vertiefungsinterviews mit kennenden LinksfahrerInnen (Kap. 7) und ihrer Optimierung durch ExpertInnen (Kap. 8) wurde ein Katalog von Maßnahmen zur Förderung der Einhaltung des Rechtsfahrgebots auf Autobahnen erarbeitet. Betrachtet und beurteilt wurden dabei alle Maßnahmen, die nicht bereits vorzeitig gemäß Kap. 6 als unzweckmäßig ausgeschiedenen worden sind. Die abgegebenen Empfehlungen zur Umsetzung von Maßnahmen, zusammengefasst in (Tab. 9-1), beruhen dabei auf der Beurteilung der zu erhoffenden Wirkung auf das Linksfahrverhalten und dem zu erwartenden Umsetzungsaufwand. Die zugrunde liegenden Überlegungen sind in den nachfolgenden Kapiteln näher beschrieben.

Die einzige Maßnahme, die direkt und unmittelbar vom Straßenbetreiber umsetzbar ist, ist die Anordnung von Hinweisen vor Ort entlang der Straße. Von ihr ist gleichzeitig die größte Wirkung zu erhoffen. Bei den meisten anderen Maßnahmen ist keineswegs klar, ob sie überhaupt je zur Umsetzung gelangen (können), wie z.B. bei der Empfehlung für das Schaffen der Möglichkeit für eine automatisierte Überwachung des Rechtsfahrgebots, der Medienkampagne zur Förderung des Rechtsfahrgebots oder auch der Vereinheitlichung und Erhöhung des Strafausmaßes. Die Umsetzungsempfehlung bezieht sich daher auf den aktiven Versuch, die Maßnahme zumindest einzuleiten und in weiterer Folge ihre Umsetzung zu unterstützen.

Tab. 9-1: Maßnahmen gegen das Linksfahren: Empfehlungen als Ergebnis der Maßnahmenevaluierung und -optimierung

Maßnahme	Empfehlung zur Umsetzung
Hinweise vor Ort: Erinnerungstexte sowie Schilder und Bodenmarkierungen	ja, kurzfristig
Anpassung der Bodenmarkierungsverordnung	falls erforderlich
Automatisierte Überwachung des Rechtsfahrgebots	ja, kurzfristig
Medienkampagne zur Förderung des Rechtsfahrgebots	ja, kurzfristig
Verstärkte Thematisierung des Rechtsfahrgebots in der Fahrausbildung	ja, kurzfristig
Erhöhung der Überwachungsichte	ja
Vereinheitlichung und Erhöhung des Strafausmaßes	ja
Freiwillige Auffrischkurse	ja
Maßnahmen der Knotengestaltung	indirekt
Präzisierung des derzeitigen Gesetzestextes zum Rechtsfahrgebot	nein
Partielle Aufhebung des Rechtsfahrgebots in bestimmten Bereichen	nein

9.1 Zur kurzfristigen Umsetzung zu empfehlende Maßnahmen

9.1.1 Hinweise vor Ort: Texte und/oder Schilder und Bodenmarkierungen

Beschreibung: Erinnerung an die Einhaltung des Rechtsfahrgebots durch Hinweisen vor Ort direkt entlang der Straße mittels überkopf angeordneter Texter und/oder mittels Schilder und Bodenmarkierungen.

Wirkung: Erinnerungen vor Ort, sei es durch Texte oder durch Schilder und Bodenmarkierungen, wird von den ExpertInnen (vgl. Kap. 8.1) die mit Abstand größte positive Wirkung hinsichtlich der Reduktion von Linksfahrten zugebilligt und ebenfalls von den befragten LinksfahrerInnen in den Vertiefungsinterviews (vgl. Kap. 7.4.5). Drei Viertel von ihnen würden solchen Hinweisen zustimmen und, regelmäßig vor Ort an das Rechtsfahrgebot erinnert, würden sie ihr Linksfahrverhalten um fast 40% reduzieren. Bei den befragten LinksfahrerInnen handelte tendenziell eher um "aktive" LinksfahrerInnen, was dieses Ergebnis noch weiter unterstreicht, da die primäre Wirkung vor allem auf die eher "passiven" LinksfahrerInnen zu erwarten ist, also die gedankenlos und ohne böse Absicht links fahrenden LenkerInnen. Die allerbeste Wirkung hierbei ist zu erwarten, wenn sowohl durch Texte als auch durch Schilder und Bodenmarkierungen entlang der Strecke an die Einhaltung des Rechtsfahrgebots erinnert wird.

Umsetzungsstrategie & Empfehlungen – Texte:

(i) Sofortige höhere Priorisierung bzw. häufigere Schaltung eines Erinnerungstextes in Wechseltextanzeigen von Verkehrsbeeinflussungsanlagen. Die vorhandene ermahnende Variante "*Rechtsfahrgebot beachten!*" erscheint hierfür durchaus geeignet, die Ergänzung "*Keep right!*" ist allenfalls zweckmäßig, um auch die nicht deutschsprachigen LenkerInnen zu erreichen.

(ii) Herstellung von Transparenten mit einem Erinnerungstext und deren Anordnung auf Brückengeländern in analoger Weise, wie derzeit an die Rettungsgasse erinnert wird. Für die endgültige Gestaltung der Transparente wird die Beiziehung von entsprechenden Professionalisten empfohlen.

Umsetzungsstrategie & Empfehlungen – Schilder und Bodenmarkierungen:

(i) Erarbeitung einer geeigneten Kombination aus Schildern und Bodenmarkierungspfeilen (vorzugsweise in Anlehnung an Variante 1 der Abb. 7-9 in Kap. 7.4.4.4) durch Professionalisten. Hinsichtlich der Bodenmarkierungspfeile ist ihre Kompatibilität mit der Boden-

markierungsverordnung sicherzustellen. Gegebenenfalls ist eine Änderung derselben zu initiieren, was aber voraussichtlich nicht erforderlich sein wird (vgl. Kap. 8.2.3).

(ii) Probeweise Anordnung der Kombination aus Schildern und Bodenmarkierungspfeilen an mehreren Stellen eines noch auszuwählenden Streckenabschnitts mit hohem Anteil an LinksfahrerInnen (möglicherweise ein drei- oder mehrstreifiger Abschnitt, der von einem Ballungsraum wegführt). Diesbezüglich wird eine Vorher-Nachher-Untersuchung des Linksfahrverhaltens empfohlen, um die Wirksamkeit der Maßnahme zu evaluieren.

(iii) Erweist sich die probeweise Anordnung als erfolgreich, kann die Maßnahme auf weitere Bereiche des Netzes ausgedehnt werden. Dabei ist durchaus davon auszugehen, dass, wenn der Bekanntheitsgrad der Kombination aus Schildern und Bodenmarkierungspfeilen unter den LenkerInnen ausreichend hoch ist (= gute multimediale Kommunikation im Vorfeld über die geplante Maßnahme ist nötig!), mittel- bis längerfristig auf die Schilder verzichtet werden kann, ohne an Wirkung zu verlieren.

9.1.2 Automatisierte Überwachung der Rechtsfahrgebots

Beschreibung: Die Möglichkeiten der vorhandenen technischen Einrichtungen zur Abstandsüberwachung sollen auch für die Überwachung und Ahndung von Verstößen gegen das Rechtsfahrgebot eingesetzt werden dürfen. Hierfür müsste § 98c StVO in einer Weise geändert werden, dass neben der Unterschreitung eines notwendigen Sicherheitsabstands beim Hintereinanderfahren und einer allenfalls gleichzeitig festgestellten Überschreitung einer ziffernmäßig festgesetzten zulässigen Höchstgeschwindigkeit auch ein festgestellter Verstoß gegen das Rechtsfahrgebot geahndet werden darf. Idealerweise sollte dies sowohl für das hinterherfahrende wie auch für das voranfahrende Fahrzeug gelten.

Wirkung: Erfahrungsgemäß hat Überwachung und Ahndung eine hohe spezialpräventive Wirkung auf Personen, die bei der Regelübertretung erappt und dafür bestraft wurden. Ohne begleitende Maßnahmen der Information über die Änderung der Überwachungsmöglichkeit bleibt die Wirkung allerdings auf diese (kleine) Personengruppe beschränkt. Mit begleitenden Maßnahmen der Information erhöht sich die subjektive Ertappungswahrscheinlichkeit. Damit kann auch die Wirkung erheblich gesteigert werden, vermutlich insbesondere bei den "aktiven" LinksfahrerInnen, die also durchaus bewusst auf einem Fahrstreifen weiter links fahren als es zumutbar wäre. Derzeit allerdings ist die subjektive, von AutofahrerInnen wahrgenommene Überwachungsintensität extrem gering. So meinten drei Viertel der in den Vertiefungsinterviews befragten LinksfahrerInnen, dass das Rechtsfahrgebot so gut wie gar nicht überwacht werde (vgl. Kap. 7.4.4.2). Die

Überwachung der Einhaltung des Rechtsfahrgebots mit technischen Einrichtungen lässt hier eine zweifache Wirkung erwarten. Zum einen würde man die objektive Überwachungsichte mit einem Schlag erheblich steigern können, zum anderen würde mit der begleitenden und wiederholten Berichterstattung darüber die subjektive, von den LenkerInnen wahrgenommene Überwachungsintensität, ebenfalls stark zunehmen. Für eine Änderung der StVO spricht zudem, dass das Delikt eines zu geringen Abstands zum Vorderfahrzeug nicht selten mit einem Verstoß gegen das Rechtsfahrgebot verbunden ist, sowohl was das hinterherfahrende wie auch das voranfahrende Fahrzeug betrifft.

Umsetzungsstrategie & Empfehlung: Rasche Aufnahme erster Gespräche mit VertreterInnen der zuständigen Gremien bzw. Institutionen, um die o.a. Änderung der StVO einzuleiten. Im Vorfeld sind die datenschutzrechtlichen Voraussetzungen dafür zu klären. Begleitend sollte die Auto fahrende Öffentlichkeit medial über eine solche Änderung informiert werden.

9.1.3 Medienkampagne zur Förderung des Rechtsfahrgebots

Beschreibung: In Rahmen einer geeigneten medialen Kampagne soll über das Rechtsfahrgebot auf Autobahnen informiert werden. Hierbei können verschiedenste Informationen aufbereitet bzw. angeboten werden: von der gesetzlichen Regelungen als solche über die positive Wirkung der Einhaltung des Rechtsfahrgebots auf die Sicherheit und die Flüssigkeit des Verkehrsablaufs (und damit eine Verbesserung des Verkehrsklimas!) bis hin zum Umstand, dass das Rechtsfahrgebot sehr wohl überwacht und Verstöße auch bestraft werden.

Wirkung: Eine breite, mediale Information der Auto fahrenden Öffentlichkeit über das Rechtsfahrgebot wird, allerdings bereits deutlich nach den Hinweisen vor Ort, von den ExpertInnen (vgl. Kap. 8.1) wie auch von den befragten LinksfahrerInnen in den Vertiefungsinterviews (vgl. Kap. 7.4.5) als die jeweils am nächstbesten wirkende Maßnahme eingeschätzt. So würde allein die Verbreitung der Information über die praktizierte (derzeit geringe) Überwachungsintensität und die (derzeit niedrigen) Strafen das Linksfahrverhalten der befragten LinksfahrerInnen um rund 10% reduzieren (vgl. Kap. 7.4.4.2). Allfällige Änderungen bei der Überwachung, z.B. ihre Automatisierung (sh. Kap. 9.1.2), oder auch eine Anhebung der verhängten Strafen (sh. Kap. 9.2.2) sollten jedenfalls auch medial gründlich verbreitet werden; bleiben solche Änderungen unbekannt, bleibt auch ihre Wirkung aus.

Allgemein würden einer Medienkampagne für die Einhaltung des Rechtsfahrgebot 60% der befragten LinksfahrerInnen positiv gegenüberstehen und, konfrontiert mit einer

Kampagne, würden sie ihr Linksfahrverhalten um fast 30% reduzieren (vgl. Kap. 7.4.4.3). Wiederum ist, da es sich bei den befragten Personen tendenziell eher um "aktive" LinksfahrerInnen handelte, von einer noch größeren Wirkung auf die eher "passiven" LinksfahrerInnen auszugehen.

Umsetzungsstrategie: Eine eigenständige Kampagne über das Rechtsfahrgebot erscheint in Bezug auf das Verhältnis zwischen den Kosten einer solchen Kampagne und ihrer Wirksamkeit eher nicht gerechtfertigt. Vielmehr bietet sich für eine mediale Aufbereitung zur Information über das Rechtsfahrgebot eine Integration in eine breitere Kampagne an, insbesondere eine für mehr Rücksichtnahme im Straßenverkehr (bzw. über das kürzlich eingeführte Rücksichtnahmegebot).

Empfehlung: Die befragten LinksfahrerInnen in den Vertiefungsinterviews haben recht deutlich die positiven Varianten von Formulierungen möglicher medialer Botschaften bevorzugt. Eine Einzelstimme sprach sich allerdings auch vehement für die humorvolle Variante aus. Ein entsprechender Pretest über die Wirkung verschiedener Varianten durch Professionalisten wird jedenfalls empfohlen.

9.1.4 Verstärkte Thematisierung des Rechtsfahrgebots in der Fahrausbildung

Beschreibung: Das Rechtsfahrgebot auf Autobahnen soll bereits in der Fahrausbildung so weit thematisiert werden, dass seine Einhaltung für Führerscheinneulinge ein selbstverständliches Normalverhalten darstellt.

Wirkung: Das Rechtsfahrgebot auf Richtungsfahrbahnen von Freilandstraßen ist derzeit nicht im Fragenkatalog der Fahrschulausbildung enthalten. Damit ist es kein unmittelbarer Lernstoff für die Fahrschüler und wird in der Theorieausbildung dementsprechend wenig verinnerlicht. Auch in der praktischen Fahrausbildung sind viele FahrschülerInnen nie mit der Frage der Zumutbarkeit des Fahrstreifenwechsels nach rechts konfrontiert (vgl. Kap. 4.2.1.4). Der Wissenstand von Führerscheinneulingen zum Rechtsfahrgebot ist vergleichsweise schlecht und sie meinen im Gegensatz zu älteren Personen, es diene eher dem flüssigen Verkehr als der Verkehrssicherheit (vgl. Kap. 5.3.3). Offensichtlich braucht es zurzeit erst einiges an persönlicher Fahrpraxis bzw. die dabei selbst gesammelten (negativen) Erfahrungen, bis der Wissensstand steigt und sich die Bedeutung des Rechtsfahrgebots für die Verkehrssicherheit offenbart. All dies sind deutliche Hinweise für die zu erwartende Wirkung einer verstärkten Thematisierung des Rechtsfahrgebots auf Autobahnen in der Fahrschulausbildung. Die Wirkung lässt sich verstärken, wenn auch

die Führerscheinneulinge weiter mit dem Rechtsfahrgebot konfrontiert werden. Hier bietet sich die Mehrphasenausbildung an, da dort Bewusstseinsarbeit gegen das Linksfahren betrieben werden kann, ohne dass ein zusätzlicher Kostenaufwand entsteht. Zusätzlich würden auch Fahrsicherheitstrainings eine sehr kostengünstige Variante darstellen, das Linksfahren auf Autobahnen zu thematisieren.

Umsetzungsstrategie: Aufnahme von Fragen zum Rechtsfahrgebot auf Autobahnen in den Fragenkatalog der theoretischen Fahrprüfung, in der Folge eine verstärkte Thematisierung des Rechtsfahrgebots in der theoretischen Ausbildung und, wo möglich, ein aktives Üben der Zumutbarkeitsregel bei der Autobahnfahrt in der praktischen Fahrschulung. In der Folge Überprüfen der Möglichkeit, das Rechtsfahrgebot auf Autobahnen auch in der Mehrphasenausbildung und in Fahrsicherheitstrainings zu thematisieren.

Empfehlung: Umgehende Aufnahme von Gesprächen mit VertreterInnen der zuständigen Gremien bzw. Institutionen (Fachabteilung FSG im BMVIT bzw. Fachverband der Fahrschulen), um möglichst bald Fragen zum Rechtsfahrgebot auf Autobahnen in den Fragenkatalog zu implementieren (dieser befindet sich dem Vernehmen nach zurzeit in Überarbeitung). Danach Einleitung der erforderlichen Schritte zur stärkeren Thematisierung des Rechtsfahrgebots auf Autobahnen in der theoretischen und praktischen Fahrschulung sowie in der Mehrphasenausbildung und in Fahrsicherheitstrainings.

9.2 Weitere zur Umsetzung zu empfehlende Maßnahmen

9.2.1 Erhöhung der Überwachungsichte

Beschreibung: Intensivierung der Überwachung des Rechtsfahrgebots mit den gängigen Methoden.

Wirkung: Die derzeitige Intensität der Überwachung der Einhaltung des Rechtsfahrgebots ist, trotz der beeindruckenden von den Vertretern der NÖ-Verkehrsabteilung genannten Zahlen an Beanstandungen (vgl. Kap. 8.2.2), objektiv vergleichsweise gering und subjektiv bei den AutofahrerInnen, wie in Kap. 9.1.2 ausgeführt, fast gar nicht vorhanden. Die Überwachung, die vor allem aus fahrenden Fahrzeugen erfolgt, ist aufwändig, der Nachweis einer Übertretung ist aufgrund der recht unscharfen Zumutbarkeitsregel schwierig und das Deliktbewusstsein erappter LenkerInnen ist gering (vgl. Kap. 4.2.1.2). Auch bekommen die Beamten in der Regel keine Information darüber, ob die von ihnen eingebrachten Anzeigen erfolgreich waren (vgl. Kap. 8.2.2). All dies nährt, wenngleich im Projekt nicht hinterfragt und daher unbestätigt, die Vermutung, dass die Motivation der

Exekutive, gegen widerrechtliches Linksfahren vorzugehen, eine höhere sein könnte. Gelänge es also, vorausgesetzt diese Vermutung stimmt, die Motivation für die Überwachung und Ahndung von LinksfahrerInnen zu steigern, könnte die Überwachungsichte erhöht werden, ohne dass zusätzliche Ressourcen erforderlich sind.

Umsetzungsstrategie: Aufnahme von Gesprächen mit den für die Verkehrsüberwachung auf Autobahnen zuständigen Stellen, z.B. den Verkehrsabteilungen der Landespolizeikommanden, um über die Wichtigkeit der Überwachung des Rechtsfahrgebots für die Verkehrssicherheit und den Verkehrsfluss zu informieren. Damit soll erreicht werden, dass die zuständigen Exekutivbeamten gegebenenfalls mehr als bisher motiviert werden, auf die Einhaltung des Rechtsfahrgebots zu achten bzw. gegen widerrechtliches Linksfahren vorzugehen.

Empfehlung: Hier käme auch eine "Schwerpunktaktion" gegen Linksfahren in Frage, um die entsprechende mediale Aufmerksamkeit zu erlangen.

9.2.2 Vereinheitlichung und Erhöhung des Strafausmaßes

Beschreibung: Aufnahme des Delikts Verstoß gegen das Rechtsfahrgebot auf mehrstreifigen Richtungsfahrbahnen von Freilandstraßen in einen österreichweiten Strafkatalog und Anhebung der Strafsätze bei Verstößen.

Wirkung: Die derzeit verhängten Strafen für Linksfahren sind niedrig (vgl. Kap. 4.2.1.3), ebenso wie die subjektiv von AutofahrerInnen wahrgenommene Überwachungsichte. Von einer geringfügigen Anhebung der Strafsätze ist, insbesondere ohne begleitende Maßnahmen der Information über eine Änderung, wenig Wirkung zu erwarten. Erst eine starke Anhebung der zu erwartenden Strafen und entsprechende Information darüber lässt eine deutliche Wirkung auf das Linksfahrverhalten erwarten, beschränkt allerdings auf jene Gruppe von LinksfahrerInnen, die sich ihres Fehlverhaltens bewusst sind. Auf jene ohne Deliktbewusstsein würden hingegen selbst hohe Strafen nicht abschreckend wirken, bevor nicht durch eine eigene Bestrafung der spezialpräventive Effekt eintritt. Bei einer besonders hohen Bestrafung des Linksfahrens ist allerdings die Verhältnismäßigkeit zu anderen Verkehrsdelikten zu hinterfragen. Eine Vereinheitlichung der Strafsätze für ein und dasselbe Delikt in ganz Österreich wäre jedenfalls anzustreben, da dies für die AutofahrerInnen einsichtig auch medial gut transportierbar wäre. Eine solche existiert z.B. in der Schweiz, wonach gemäß Ordnungsbussenverordnung SR 741.031 für den Verstoß gegen das Rechtsfahrgebot auf Freilandstraßen mit mehreren Fahrstreifen zurzeit CHF 60,- bzw. knapp € 50,- zu berappen sind.

Umsetzungsstrategie: Befassung der zuständigen Gremien bzw. Institutionen. Begleitend sollte die Auto fahrende Öffentlichkeit medial über eine allfällige Änderung der Strafhöhe informiert werden.

Empfehlung: Die Anhebung der Strafen für Linksfahren wird vor allem in Verbindung mit der Aufnahme des Delikts in einen österreichweiten Strafenkatalog inklusive der entsprechenden Vereinheitlichung des Strafausmaßes (vgl. Kap. 8.2.2) als zweckmäßig erachtet. Eine Strafanhebung für Linksfahren per se erscheint hingegen kurzfristig nicht vordringlich. Sie kann aber längerfristig ins Auge gefasst werden, vor allem dann, wenn andere Maßnahmen gegen das "Phänomen Linksfahren" offensichtlich zu kurz greifen.

9.2.3 Auffrischkurse

Beschreibung: Behandlung des Rechtsfahrgebots auf Autobahnen im Rahmen von Auffrischkursen zur Straßenverkehrsordnung.

Wirkung: Von fast der Hälfte der befragten LinksfahrerInnen werden Auffrischkurse zur Straßenverkehrsordnung für eher nicht oder gar nicht sinnvoll erachtet. Von den anderen wiederum meint die Mehrheit, wenn, dann sollten solche Kurse auf freiwilliger Basis angeboten werden und nicht verpflichtend (vgl. Kap. 7.4.4.5). Ähnlich ambivalent sehen es die ExpertInnen. Einerseits wird Auffrischkursen, z.B. in Form von Online-Schulungen durchaus Potenzial zugebilligt, andererseits ist die Reichweite solcher freiwilligen Angebote begrenzt (vgl. Kap. 8.2.4). Jedenfalls sollten Angaben zum Rechtsfahrgebot auf Autobahnen in solchen Angeboten integriert sein. Die Wirkung auf dessen Einhaltung dürfte jedoch auch dann recht überschaubar bleiben.

Umsetzungsstrategie: Sichtung des Angebots an Auffrischkursen, Schulungen etc. zur StVO und Überprüfung, ob sie das Rechtsfahrgebot auf Autobahnen thematisieren; falls dies nicht der Fall ist, Aufnahme von Gesprächen mit Vertretern der jeweiligen Institutionen, dies zu tun.

Empfehlung: Einrichtung eines Aufrufs zur Einhaltung des Rechtsfahrgebots auf der Homepage der ASFINAG.

9.2.4 Maßnahmen der Knotengestaltung

Hier sei nur angemerkt, dass die ohnehin in der österreichischen Knotengestaltung nicht vorgesehenen Linksein- und -ausfahrten bei Richtungsfahrbahnen von Freilandstraßen weiterhin nicht zu Anwendung kommen sollen. Der Einsatz von Fahrstreifensubtraktionen bei Ausfahrten und von Fahrstreifenadditionen bei Einfahrten sollte auf begründete

Ausnahmefälle beschränkt werden (vgl. Kap. 4.2.1.6), und dies nicht nur im Hinblick auf die Vermeidung des dadurch provozierten Linksfahrens.

9.3 Nicht zur Umsetzung zu empfehlende Maßnahmen

9.3.1 Präzisierung des derzeitigen Gesetzestextes zum Rechtsfahrgebot

Beschreibung: Ergänzung bzw. Präzisierung derzeitigen Textes des § 7 StVO durch die Einführung z.B. metrischer oder zeitlicher Werte, ab wann ein Fahrstreifenwechsel nach rechts durchzuführen ist oder auch die Einschränkung des Rechtsfahrgebots nur auf Fälle, wo eine Behinderung anderer vorliegt.

Begründung: Die Einführung konkreter z.B. metrischer oder zeitlicher Werte hinsichtlich der Gültigkeit des Rechtsfahrgebots lässt keine besonders hohe Wirkung erwarten. Zum einen ist die Kenntnis des Rechtsfahrgebots bereits derzeit grundsätzlich recht gut und die Zumutbarkeitsregel wird von der überwiegenden Mehrheit befragten LinksfahrerInnen für in Ordnung befunden (vgl. Kap. 7.4.4.1). Zum anderen wären Festlegungen zum Abstand oder gar zum Zeitbedarf bis zum Einholen des nächsten zu überholenden Fahrzeugs von Verkehrsteilnehmern schwierig bis gar nicht abschätzbar und die Wirkung auf LinksfahrerInnen, die sich schon jetzt nicht als solche empfinden, ist fraglich. Die Einschränkung nur auf Fälle mit Behinderung anderer lässt einen unverhältnismäßig hohen Verwaltungsaufwand für die Ahndung befürchten. Zudem spielt zumindest das absichtliche Behindern anderer (vermuteter Grund "Belehrung", vgl. Kap. 5.3.7 bzw. eingestandener Grund "Raser bremsen", vgl. Kap. 7.4.2) so gut wie keine Rolle als Grund für das Linksfahren.

9.3.2 Partielle Aufhebung des Rechtsfahrgebots in bestimmen Bereichen

Beschreibung: Aufhebung des Rechtsfahrgebots auf Abschnitten mit "Stadtautobahncharakteristik", auf Abschnitten mit dauerhaft reduziertem Tempolimit (80 km/h oder auch 100 km/h) oder im Bereich von Auffahrten.

Begründung: Aus rechtlicher Sicht sind in diesen Bereichen Verstöße gegen das Rechtsfahrgebot weit verbreitet, werden aber von den AutofahrerInnen kaum als Delikte wahrgenommen, wenig als störend empfunden (vgl. Kap. 5.3.5) und auch von der Exekutive kaum geahndet. Die Maßnahme wäre insofern berechtigt, als sie eine gewisse An-

passung der rechtlichen Lage an das weithin gepflogene "Normalverhalten" bedeuten würde, ohne jedoch auf dieses selbst zu wirken. Allerdings scheinen die rechtlichen Möglichkeiten der Umsetzung schwierig. "Stadtautobahnen" (dichte Knotenpunktfolge, oft hohe Verkehrsmengen, niedrige Tempolimits und meist hohe Fahrstreifenanzahl) sind für LenkerInnen recht eindeutig umrissen, rechtlich aber nicht definierbar. So wäre eine Kennzeichnung solcher Abschnitte als Ortsgebiet gemäß § 17a der StVO nicht zu rechtfertigen. Ebenso ist die direkte Verknüpfung einer Verhaltensregel (Rechtsfahrgebot gilt nicht) mit dem Vorhandensein einer Geschwindigkeitsbeschränkung rechtlich nicht vorgesehen. Die befragten LinksfahrerInnen zeigten sich hierzu ebenfalls reserviert. Waren sie bezüglich einer Legalisierung des Linksfahrens bei einem 80 km/h-Limit noch geteilter Meinung, lehnte dasselbe bei einem 100 km/h-Limit bereits die Mehrheit ab. Eine deutliche Mehrheit von ihnen allerdings würde die Aufhebung des Rechtsfahrgebots im Bereich von Autobahnauffahrten begrüßen (vgl. Kap. 7.4.4.1). Doch auch hier sehen die rechtskundigen unter den ExpertInnen keinen unmittelbaren Handlungsbedarf, da das vielfach praktizierte Ausweichen nach links durch das jüngst eingeführte Rücksichtnahmegebot rechtlich gedeckt sei (vgl. Kap. 8.2.1).

10 RESÜMEE

Die Ergebnisse der vorliegenden Studie zeigen klar, dass das "Phänomen Linksfahren" ein gut bekanntes bzw. häufig bei anderen erkanntes, durchaus störendes Verhalten auf Autobahnen in Österreich ist. Das Eingeständnis, es selbst auszuüben, hinkt dem jedoch weit hinterher.

Das Wissen hinsichtlich der gesetzlichen Bestimmungen zum Rechtsfahrgebot ist weitgehend gegeben. Die Zumutbarkeit des Rechtsfahrens wird jedoch eher großzügig zu eigenen Gunsten ausgelegt. Das bedeutet, dass es sich beim Verstoß gegen das Rechtsfahrgebot um keine Wissenslücke im eigentlichen Sinn handelt, sondern dass bestimmte Situationsinterpretationen und Motivationslagen dieses Verhalten hervorbringen.

Im Wesentlichen konnten drei Typen eruiert werden, die sich hier auffällig verhalten:

- die "aktiven" LinksfahrerInnen ("Linksdrängler"),
- die "passiven" LinksfahrerInnen ("Linksbremser"), sowie
- die "LinksausweicherInnen" an Autobahnauffahrten.

Aktive LinksfahrerInnen wollen zügig und ungehindert vorankommen, fahren mit hoher Geschwindigkeit und durchaus bewusst – aktiv – auf dem/den linken Fahrstreifen. Ihr Abstandsverhalten ist knapp und sie überholen gegebenenfalls rechts, wenn ihnen die anderen VerkehrsteilnehmerInnen nicht Platz machen. Es handelt sich eher um Männer, Personen mittleren Alters, VielfahrerInnen, FahrerInnen, die vorwiegend beruflich unterwegs sind und die leistungsstarke Autos steuern. Angegebene Gründe für dieses "Linksdrängeln" sind Schnelfahren-Wollen, Zeitdruck bzw. Ungeduld oder Behinderungen rechts (durch langsamere Fahrzeuge).

Passive LinksfahrerInnen werden hingegen von auflaufenden FahrzeuglenkerInnen als "Linksbremser" empfunden, wenn sie – gleichsam passiv – gegen das Rechtsfahrgebot verstoßen. Es scheint sich vergleichsweise eher um Frauen zu handeln, um eher jüngere als auch um eher ältere Personen bzw. um solche, die nicht überwiegend aus beruflichen Gründen unterwegs sind. Auch LenkerInnen mit wenig Fahrpraxis dürften vergleichsweise oft diesem Typus zuzuordnen sein. Als wesentliche Gründe für dieses Verhalten wurden Bequemlichkeit (man will nicht ständig zurück auf die rechte(re) Spur), Gedankenlosigkeit oder Unsicherheit genannt.

Einen Sonderfall stellt letztlich das **Linksausweichen im Bereich von Autobahnauffahrten** dar, was aber kaum als "echtes" Linksfahren wahrgenommen und auch nicht als sonderlich störend empfunden wird.

Im Zusammenhang mit dem eigenen Linksfahren scheint es zwei unterschiedliche Bewusstseinslagen in Bezug auf das Fehlverhalten und die daraus resultierende Konsequenz für das Verkehrssystem zu geben. Entsprechend dem Modell von Prochaska und DiClemente (vgl. Kap. 3.5.7) sind hier zu unterscheiden die sogenannten „Präkontemplativen“, denen weder ihr Fehlverhalten noch die möglichen daraus resultierenden Konsequenzen für die Allgemeinheit bewusst sind und die „Kontemplativen“, welche schon selbst bemerken, dass es ihnen manchmal „passiert“, dass sie sich falsch verhalten, die aber (noch) nicht richtig verstehen, wann und wo und warum sie so agieren. Beiden Gruppen ist, in Abhängigkeit davon, welchem der oben dargestellten Typen von LinksfahrerInnen sie angehören, mit unterschiedlichen Maßnahmen zu begegnen.

Generell ist zu bedenken, dass Verkehrssituationen als Situationen aufgefasst werden müssen, in denen soziale Interaktionen stattfinden (siehe dazu auch den "Diamant", Kap. 3.5.1). Nachahmungseffekte sind nicht selten, wie man dies z.B. vom Geschwindigkeitsverhalten weiß. AutofahrerInnen orientieren sich keineswegs nur an den bestehenden Regeln, sondern auch am Verhalten aller anderen. Beobachtetes Verhalten dient dem Einzelnen auch als Hinweis "ob etwas geht" bzw. für die Beurteilung des Gefahrenpotentials. Dies umso mehr, je weniger jemand, etwa aufgrund eigener Unerfahrenheit, über eigene Beurteilungsstandards verfügt. Dieser Nachahmungseffekt dürfte auch beim Linksfahren eine nennenswerte Rolle spielen.

Wie die quantitative Befragung ergab, ist das "Linksfahren", nach dem dichten Auffahren, bereits das am zweitöfteste genannte störende Verhalten anderer auf Autobahnen. Vor allem fühlen sich LenkerInnen durch LinksfahrerInnen gezwungen, ihre eigene Geschwindigkeit zu verringern, oder auch beim Überholen schneller zu fahren, als sie es eigentlich beabsichtigten. Aus zahlreichen Einzelgesprächen und Nachschulungskursen weiß man, dass vor allem Fahranfänger diese von außen „erpresste“ Geschwindigkeitsveränderung, vor allem solche in den höheren Geschwindigkeitsbereich hinein, als Bedrohung erleben. Das kann in weiterer Folge zu (auch sehr gefährlichen) Fehlhandlungen führen.

Generell ist kaum belegbar, dass ein Unfall mit einer davor stattgefundenen "Linksfahraktion" direkt in Zusammenhang steht. Wohl aber ist die Gemütslage von von

Linksfahraktionen betroffenen VerkehrsteilnehmerInnen erhebbar (Ärgergefühle, Nervosität, Stress, eventuell sogar Angst), sowie auch Fehlverhalten, das in weiterer Folge gesetzt wird, vom abrupten Fahrstreifenwechsel bis hin zum Rechtsüberholen.

Wie schon eingangs aus dem State of Art erkennbar war, und wie sich spätestens in den Vertiefungsinterviews bestätigte, muss das Thema Überwachungsichte und Strafhöhe in Verbindung mit der Erkennbarkeit, dass Überwachung tatsächlich stattfindet (etwa durch diesbezügliche multimediale Kommunikation) in Kombination behandelt werden.

Die Frage, wie man sich an die VerkehrsteilnehmerInnen wendet, muss sich an der Tatsache orientieren, dass es offensichtlich

- die genannten unterschiedliche Typen von LinksfahrerInnen (aktive "Linksdrängler", passive "Linksbremser" sowie LinksausweicherInnen), sowie
- mindestens zwei unterschiedliche Stadien des Bewusstseins in Bezug auf ihr Fehlverhalten (das präkontemplative und das kontemplative)

zu geben scheint. Darüber hinaus war immer wieder erkennbar, dass der Bildungsgrad, das Alter (sehr junge und die ältesten Lenker) und das Geschlecht einen Einfluss haben. Das ist bei der Entwicklung von Maßnahmen zu berücksichtigen. Da es unmöglich ist, bei sich falsch verhaltenden LenkerInnen von vornherein zu erkennen, um welchen Typ es sich handelt, erscheint ein Maßnahmenmix sinnvoll. Es muss also multimediale, wiederholt stattfindende und dem Prinzip der Corporate Identity folgende (= gut wieder erkennbare) Kommunikation mit den VerkehrsteilnehmerInnen geben.

Die damit zusammenhängende Strategie wäre eventuell Inhalt einer Folgestudie. Anleihen zu Inhalten können derzeit schon aus den im Bericht dargestellten Verhaltens- und Einstellungsmodellen sowie aus einigen Befragungsergebnissen genommen werden.

Welche Maßnahmen gegen das Linksfahren am erfolversprechendsten sowie kurzfristig umzusetzen sind und am meisten akzeptiert würden, ist im Detail dem Maßnahmenkatalog (Kap. 9 bzw. Tab. 9-1) zu entnehmen. Jedenfalls ist die

- Information vor Ort, sei es in Form von Schildern am Straßenrand in Kombination mit Bodenmarkierungen oder sei es durch Erinnerungstexte in Überkopfanzeigen, jene Maßnahme, die bei allen Beteiligten am meisten punkten konnte. Maßnahmen zur Erinnerung an das Rechtsfahrgebot vor Ort lassen die größte Wirksamkeit wie auch die beste Akzeptanz erwarten.

Weiters kann empfohlen werden, so kurzfristig als möglich

- die Möglichkeit einer automatisierten Überwachung des Rechtsfahrgebots durch Zuhilfenahme technischer Einrichtungen zu prüfen,
- das Rechtsfahrgebot auf Autobahnen verstärkt in der Fahrausbildung, hier vor allem in den Führerscheinfragenkatalog, zu integrieren sowie
- Medienkampagnen, z.B. zum kürzlich eingeführten Rücksichtnahmegebot, zu forcieren und mit Informationen über das Rechtsfahrgebot zu kombinieren.

Jedenfalls sollten im Falle einer Umsetzung von Maßnahmen Evaluierungstudien durchgeführt werden. Basisdaten zum IST-Stand existieren, etwa hinsichtlich der subjektiven Wahrnehmbarkeit der Überwachungstätigkeit für LenkerInnen, des Unrechtsempfindens sowie anderer Einstellungen, die in der vorliegenden Studie erhoben worden sind, und der aktuellen Häufigkeit der Bestrafung durch die Exekutive. Diese könnten zusammen mit speziell auf die Maßnahmen zugeschnittene Fragestellungen an KraftfahrerInnen gemeinsam mit Interviews mit der Exekutive bezüglich deren Einschätzung möglicher Veränderungen als Datenbasis für die Evaluierung dienen. Vor allem aber sollten Verhaltensbeobachtungen an ausgewählten Streckenabschnitten über die Auswirkungen z.B. auf das Geschwindigkeits- und Abstandsverhalten durchgeführt werden und – ganz besonders natürlich – auf das Linksfahrverhalten.

11 LITERATUR

- Atkinson J. W. (1957). Motivational determinants of risk-taking behaviour. In: Psychological Review.
- Adelt P. J., Grimmer W., Stephan E. R. (1999). Autofahrertypen auf Deutschlands Straßen. Sicher direct Studie '97. In: Schriftenreihe Verkehrssicherheit, Gefühlswelten im Straßenverkehr. Emotionen, Motive, Einstellungen, Verhalten. DVR Bonn, 2002.
- Berger H.J., Bliersbach G., Dellen H.G. (1973). Macht und Ohnmacht auf der Autobahn. Dimensionen des Erlebens auf der Autobahn, , Dr. Arthur Tetzlaff Verlag, Faktor Mensch im Verkehr, Heft 19, Frankfurt am Main.
- Berger W. J., Raser E., Stark J. (2009). Tempo 50/80/100 im Land Salzburg – ein Beitrag zur Leichtigkeit des Verkehrs? Endbericht zum Forschungsprojekt im Auftrag des Amtes der Salzburger Landesregierung (Landesbaudirektion); Institut für Verkehrswesen, Bericht Nr. 02/2008, Universität für Bodenkultur, Wien.
- Björnskau T. & Elvik R. (1992). Can road traffic law enforcement permanently reduce the number of accidents? Accident Analysis and Prevention. Vol 24., No 5., pp 507–520.
- Busch F. (1978). Spurbelastungen und Häufigkeit von Spurwechseln auf einer dreispurigen BAB-Richtungsfahrbahn, Straßenverkehrstechnik, Heft 6/1984. Kirschbaum Verlag, Bonn.
- Chaloupka-Risser Ch. (2010). Driver Improvement Courses for Traffic Offenders. A Handbook on Psychological and Background Theory. INFAR, Wien.
- Chaloupka-Risser Ch., Risser R., Zuzan W.-D. (2011). Verkehrspsychologie. Grundlagen und Anwendungen, Facultas, Wien.
- Cialdini R. B. (2006). Influence. The Psychology of Persuasion. Harper Collins College Publishers, New York.
- Elvik R. et al (2004). Speed and road accidents, TOI, Report 740, Oslo.
- Elvik R., & Christensen P. (2007). The deterrent effect of increasing fixed penalties for traffic offences: The Norwegian experience. Journal of Safety Research, 38, 689-695.
- Ewert U. et al (2010). Der Faktor Geschwindigkeit im motorisierten Straßenverkehr. bfu-Beratungsstelle für Unfallverhütung, bfu-Sicherheitsdossier Nr. 06, Bern.

- FSV – Forschungsgesellschaft Straße-Schiene-Verkehr (2001). Richtlinien und Vorschriften für das Straßenwesen RVS 03.05.13: Knoten – Gemischte und Planfreie Knoten. Ausgabe März 2001, Wien.
- FSV – Forschungsgesellschaft Straße-Schiene-Verkehr (2005). Richtlinien und Vorschriften für das Straßenwesen RVS 03.03.31: Querschnitte – Querschnittselemente Freilandstraßen; Verkehrs- und Lichtraum. Ausgabe Mai 2005, Wien.
- Goldenbeld C. (1995). Police enforcement: theory and practice. In: PTRC, Traffic Management and Road Safety. Proceedings of Seminar G held at the PTRC European Transport Forum University of Warwick, England, 11-15 September 1995.
- Gosch K. N. (2013). Unterschiede in der Interpretation und Akzeptanz global verbindlicher Regeln innerhalb Multinationaler Unternehmen – Eine Untersuchung unter besonderer Betrachtung der Kultur, S. 66, Hamburg.
- Gstalter H. (1988). Transport und Verkehr in: Frey D., Graf H.C., Stahlberg D. (Hg.) Angewandte Psychologie, Ein Lehrbuch, SS. 317-337, München.
- Heckhausen H. (1989). Motivation und Handeln. Springer Verlag.
- Holte H. (1994). Kenngrößen subjektiver Sicherheitsbewertung. In: Schriftenreihe Verkehrssicherheit, Gefühlswelten im Straßenverkehr. Emotionen, Motive, Einstellungen, Verhalten. DVR Bonn, 2002.
- Hössinger R., Berger W. J., Unbehau W., Sammer G., Hutter M. (2009). VIVAT – Analyse des HANDLUNGSSPIELRAUMS zur Erhöhung der Verkehrssicherheit durch Optimierung von Information, Verkehrsüberwachung, Sanktionierung und sozialer Akzeptanz. Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie, Forschungsarbeiten aus dem Verkehrswesen, Band 185, Wien.
- Jansen E. et al (2001). Ältere Menschen im künftigen Sicherheitssystem Straße/Fahrzeug/Mensch. In: bast, Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen. Mensch und Sicherheit. Heft M 134.
- Kaufmann C., und Risser R. (2013). Impact of IVT use on drivers' behaviour and individual differences, Deliverable 6 of the EU project INTERACTION - Understanding driver interactions with In-Vehicle Technologies.

- Kaufmann C. et al. (2013). Interaction with IVT-systems – Results from driving behaviour observations from the EU-project INTERACTION, ICTCT-Workshop 2012 in Hasselt, Belgium.
- Krüger H.-P. et al. (1998). Soziales Umfeld, Alkohol und junge Fahrer. Bremerhaven. In: Schriftenreihe Verkehrssicherheit, Gefühlswelten im Straßenverkehr. Emotionen, Motive, Einstellungen, Verhalten. DVR Bonn, 2002.
- Mayerhofer W. (2007). Das Fokusgruppeninterview. In: Buber, Renate / Holzmüller, Hartmut: Qualitative Marktforschung. Konzepte. Methoden. Analysen, Gabler, S. 479 – 488, Wiesbaden.
- Mäkinen T. et al. (2003). Traffic enforcement in Europe: effects, measures, needs and future. Final report of the ESCAPE consortium. The "Escape" Project. Project Coordinator: Technical Research Centre of Finland (VTT), Communities and Infrastructure
- Michon J. (1985). A critical view of driver behaviour models: What do we know, what should we do? L. Evans & R. C. Schwing (Eds.), Human behaviour and traffic safety, Plenum Press, 1985. S. 485-520, New York.
- N.N. (1989). Die ewigen Linksfahrer: Was sind das für Typen? In: Autobild Nr. 27, Axel Springer Verlag AG, S. 4, Hamburg.
- Petty R. E., Cacioppo J. (1986). The elaboration-likelihood model of persuasion, L. Berkowitz (Ed.): Advances in experimental social psychology, Vol. 19, S. 123-205, CA: Academic Press, San Diego.
- Praschl M., Scholl-Kuhn C., Risser R. (1994). Gute Vorsätze und Realität: Die Diskrepanz zwischen Wissen und Handeln am Beispiel Verkehrsmittelwahl, Schriftenreihe der Sektion 1 des Bundesministeriums für Umwelt, Jugend und Familie, Band 11/1994, Wien.
- Prochaska J.O., DiClemente C.C. (1983). Stages and processes of self-change of smoking: Toward an integrative model of change, Journal of Consulting and Clinical Psychology No. 51, S. 390-395.
- Risser R. (2000). Measuring influences of speed reduction on subjective safety, Workshop on Traffic Calming in New Dehli in March 2000, ICTCT.

- Sammer G., Berger W. J., Klementsitz R., Maurer P. (1999). Entscheidungshilfe für die Mitverwendung von Abstellstreifen für den Fließverkehr, Forschungsprojekt i. A. des Bundesministeriums für wirtschaftliche Angelegenheiten, Institut für Verkehrswesen der Universität für Bodenkultur Wien (unveröffentlicht).
- Schlag B., Rößger L., Schade, J. (2012). Regelbefolgung - Ein Modell der Einflussgrößen, ZVS - Zeitschrift für Verkehrssicherheit, 58(2), S. 62-67.
- Schulze H. (1999). Lebensstil, Freizeitstil und Verkehrsverhalten 18- bis 34-jähriger Verkehrsteilnehmer. Bremerhaven. Wirtschaftsverlag NW. Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen, Reihe Mensch und Sicherheit, Heft M 103. In: Schriftenreihe Verkehrssicherheit, Gefühlswelten im Straßenverkehr. Emotionen, Motive, Einstellungen, Verhalten. DVR, 2002, Bonn.
- Schulze H. (2007). Lebensstil junger Fahrer und Fahrerinnen. In: Junge Fahrerinnen und Fahrer und das Risiko Straßenverkehr, Themen. Verlagsbeilage im journalist, prmagazin, INSIGHT, DVR, Medienfachverlag Rommerskirchen GmbH.
- Schriftenreihe Verkehrssicherheit (2002). Gefühlswelten im Straßenverkehr. Emotionen, Motive, Einstellungen, Verhalten. DVR, Bonn.
- Sparmann U. (1978). Spurwechselvorgänge auf zweispurigen BAB-Richtungsfahrbahnen, Forschung Straßenbau und Straßenverkehrstechnik, Heft 263, Bonn.
- Statistik Austria (2012). Statistik des Bevölkerungsstandes. URL: http://www.statistik.at/web_de/statistiken/bevoelkerung/bevoelkerungsstruktur/bevoelkerung_nach_alter_geschlecht/ (abgerufen am 25.3.2013)
- Statistik Austria (2011). Mikrozensus Energieeinsatz der Haushalte 2009/2010. Wien.
- Thorndike E.L. (1913). The psychology of learning. Educational Psychology, Band 2, New York.
- Utzelmann H.D. (1977). Merkmale des Fahrverhaltens und ihre Zuordnung zu motivationalen Bedingungen. In: Bundesanstalt für Straßenwesen (Hg.): Symposion 77. Bundesanstalt für Straßenwesen, Köln.
- Watzlawick P., Beavin J., Jackson D.D., 2011, Menschliche Kommunikation – Formen, Störungen, Paradoxien, 12. unveränderte Auflage, Huber Verlag, Bern.

12 ANHANG

Überblick der Anhänge

- Anhang 1: Fragebogen Raststättenbefragung
- Anhang 2: Einteilung der Österreichischen Postleitzahlen
- Anhang 3: Detailergebnisse Raststätteninterviews
- Anhang 4: Aufforderungsschreiben an die Polizeiangehaltenen
- Anhang 5: Fragebogen Vertiefungsinterviews
- Anhang 6: Beispiel für Beiblätter der Vertiefungsinterviews

Anhang 1: Fragebogen Raststättenbefragung

1

PHÄLIKS	Raststätten- erhebung	Interviewer/ Interviewerin		Interview nummer	

Screening			
1	Guten Tag! Sind Sie selbst hierher mit dem Auto gefahren?	☐ nein →	Mit wem sind Sie mitgefahren? Weiter zu diesem Raststättenbesucher.
		☐ ja →	Mein Name ist (Vorname, Zuname) vom Institut für Verkehrswesen der Universität für Bodenkultur Wien. Wir arbeiten an einer Studie zum Fahrverhalten auf Autobahnen. Haben Sie kurz Zeit, um ein paar Fragen zu beantworten? Es dauert etwa 15 Min. Ihre Angaben werden selbstverständlich vertraulich behandelt und die Auswertung erfolgt völlig anonym. Übergabe der Datenschutzerklärung für die Befragten.

Vielen Dank, dass Sie sich Zeit nehmen.

Teil A Einstiegsfragen			
2	Wie lange ist Ihre jetzige Autofahrt insgesamt? (egal welche Nummer, also alle Autobahn- und Schnellstraßenkilometer zusammen)		km
3	Ist Ihre Fahrt privat oder beruflich?	☐ privat ☐ beruflich	
4	In welchem Alter haben Sie den Führerschein gemacht?	mit Jahren	
5	Wenn Sie die Disziplin der Autofahrer auf unseren Autobahnen mit einer Schulnote bewerten müssten: Welche Note würden Sie vergeben?		Note (1, sehr gut, bis 5, nicht genügend)
	wenn nicht 1: Können Sie mir ein Beispiel geben, welches Verhalten Sie auf Autobahnen besonders stört?		

Stellen Sie sich vor, Sie sind auf einer <u>zweistreifigen</u> Autobahn unterwegs und fahren auf dem <u>linken</u> Fahrstreifen (Überholstreifen). Das bedeutet, dass Sie nicht überholt werden können und selbst nur die Fahrzeuge überholen können, die rechts von Ihnen fahren. Ich lese Ihnen dazu einige Aussagen zum Fahrverhalten vor. Sagen Sie mir bitte, ob Sie dieses Fahrverhalten bei <u>anderen</u> Autofahrern nie, selten, häufig oder sehr oft beobachten.					
		nie	selten	häufig	sehr oft
6	Fahrer, die hinter Ihnen drängeln, um sich Platz zu verschaffen. Hinweis: ggf. mit Lichthupe.	☐	☐	☐	☐
7	Fahrer, die Sie rechts überholen. Hinweis: Wenn kein Kolonnenverkehr ist.	☐	☐	☐	☐
Und wie ist das bei Ihnen <u>selbst</u> ? Bleiben wir dabei: Sie sind auf einer <u>zweistreifigen</u> Autobahn unterwegs und fahren auf dem <u>linken</u> Fahrstreifen. Wie oft kommt es vor, dass Sie <u>selbst</u> ...					
8	... dicht auffahren, um sich Platz zu verschaffen? Hinweis: ggf. mit Lichthupe.	☐	☐	☐	☐
9	... den Vordermann rechts überholen? Hinweis: Wenn kein Kolonnenverkehr ist.	☐	☐	☐	☐

PHÄLIKS		Interview nummer
---------	--	---

	Stellen Sie sich jetzt bitte eine andere Situation vor: Sie sind auf einer <u>dreistreifigen</u> Autobahn auf dem <u>mittleren</u> Fahrstreifen unterwegs. Da hat man mehr Möglichkeiten bei der Fahrstreifenwahl. Man kann <u>andere</u> überholen, indem man auf den linken Fahrstreifen wechselt, und man kann von anderen <u>überholt</u> werden, ohne dass man selbst auf den rechten Fahrstreifen wechseln muss. Wie oft kommt es in solchen Situationen vor, dass <u>andere</u> Autofahrer...		nie	selten	häufig	sehr oft
10	... drängeln, um sich Platz zu verschaffen? <i>Hinweis: ggf. mit Lichthupe.</i>	☐	☐	☐	☐	☐
11	... rechts überholen? <i>Hinweis: Wenn kein Kolonnenverkehr ist.</i>	☐	☐	☐	☐	☐

	Und wie ist das bei Ihnen <u>selbst</u>, wenn Sie auf einer <u>dreistreifigen</u> Autobahn auf dem <u>mittleren</u> Fahrstreifen unterwegs sind. Wie oft kommt es vor, dass Sie <u>selbst</u>...		nie	selten	häufig	sehr oft
12	... dicht auffahren, um sich Platz zu verschaffen? <i>Hinweis: ggf. mit Lichthupe.</i>	☐	☐	☐	☐	☐
13	... rechts überholen? <i>Hinweis: Wenn kein Kolonnenverkehr ist.</i>	☐	☐	☐	☐	☐

Teil B Rechtsfahrgebot

14	Jetzt zu einem anderen Thema: Kennen Sie das Rechtsfahrgebot?	☐	nein	☐	ja
----	---	--------------------------	------	--------------------------	----

Erläuterung durch den Interviewer:

Es besagt im Wesentlichen, dass man rechts fahren muss, wenn es zumutbar ist.

	Ich lese Ihnen jetzt drei Fragen zu typischen Fahrsituationen auf Autobahnen vor. Sagen Sie mir bitte zu jeder Fahrsituation, ob dort Ihrer Meinung nach das Rechtsfahrgebot gilt oder nicht.		ja, gilt	nein, gilt nicht	kommt darauf an	weiß nicht	Kommentar
15		☐	☐	☐	☐		
16	Gilt es auf Stadtautobahnen mit einer 80 km/h Geschwindigkeitsbeschränkung? <i>Hinweis: z.B. A23 Südosttang. in Wien od. A7 Mühlkreisautb. durch Linz</i>	☐	☐	☐	☐		
17	Gilt es, wenn durch das Linksfahren niemand behindert wird?	☐	☐	☐	☐		
18	Gilt es, wenn man bereits mit der erlaubten Höchstgeschwindigkeit unterwegs ist?	☐	☐	☐	☐		

	Ich lese Ihnen jetzt einige Aussagen zum Rechtsfahrgebot auf Autobahnen vor. Sagen Sie mir bitte, ob diese Aussage Ihrer Meinung nach nicht zutrifft, eher nicht zutrifft, eher zutrifft oder zutrifft.		trifft nicht zu	trifft eher nicht zu	trifft eher zu	trifft zu
19	Das Rechtsfahrgebot gibt es, um die Verkehrssicherheit zu erhöhen.	☐	☐	☐	☐	☐
20	Das Rechtsfahrgebot gibt es, um den Verkehr flüssiger zu halten.	☐	☐	☐	☐	☐
21	Das Rechtsfahrgebot bringt auf Autobahnen nichts.	☐	☐	☐	☐	☐

	Interview nummer
---	---

Teil C Erfahrungen mit Linksfahren						
	In unserem Forschungsprojekt geht es konkret um das Linksfahren. Darunter verstehen wir das Fahren auf dem linken oder mittleren Fahrstreifen, obwohl man eigentlich nach rechts wechseln könnte.		nie	selten	häufig	sehr oft
22	Wie oft beobachten Sie, dass Autofahrer auf dem linken Fahrstreifen fahren, obwohl Sie die Möglichkeit hätten, nach rechts zu wechseln? Nie, selten, häufig oder sehr oft?		☐	☐	☐	☐
23	Wie oft kommt es vor, dass Sie selbst auf dem linken Fahrstreifen fahren, obwohl Sie eigentlich nach rechts wechseln könnten?		☐	☐	☐	☐
24	Und wie oft fühlen Sie sich durch das Linksfahren anderer gestört?		☐	☐	☐	☐
25a Jetzt habe ich noch einige Fragen dazu, wo Sie das Linksfahren <u>eher beobachten</u>. ↓ 25b Jetzt habe ich noch einige Fragen dazu, wo Sie das Linksfahren <u>eher stört</u>. ↓						
25-1	Ist das eher auf Stadtautobahnen oder eher auf Überlandautobahnen oder macht es für Sie keinen Unterschied?	Stadt	Land	beide	weder / noch	
		☐	☐	☐	☐	
25-2	Ist das eher bei wenig Verkehr oder eher bei viel Verkehr?	wenig	viel			
		☐	☐	☐	☐	
25-3	Ist das eher im Bereich von Auf- oder Abfahrten oder eher auf der freien Strecke?	Auf/Ab.	freie Str.			
		☐	☐	☐	☐	
25-4	Ist das eher auf 2-streifigen Autobahnen oder eher auf 3-streifigen Autobahnen? <i>Hinweis: 3- oder mehrstreifige Autobahnen</i>	2-streifig	3-streifig			
		☐	☐	☐	☐	
25-5	Bei 3-streifigen Autobahnen: ist das dort eher auf dem ganz linken Fahrstreifen oder eher auf dem mittleren Fahrstreifen? <i>Hinweis: 3- oder mehrstreifige Autobahnen</i>	links	mittlere			
		☐	☐	☐	☐	
Ich lese Ihnen nun einige Probleme vor, die durch das Linksfahren entstehen können. Sagen Sie mir bitte, ob das Ihrer Meinung nach nie, selten, häufig oder sehr oft passiert.						
		nie	selten	häufig	sehr oft	
26	Linksfahrer verursachen Stress bei mir.	☐	☐	☐	☐	
27	Durch Linksfahrer werde ich gezwungen, langsamer zu fahren.	☐	☐	☐	☐	
28	Durch Linksfahrer werde ich genötigt, beim Überholen schneller zu fahren.	☐	☐	☐	☐	
29	Durch Linksfahrer werde ich zum Rechtsüberholen verleitet.	☐	☐	☐	☐	
30	Was sind aus Ihrer Sicht die häufigsten Gründe für das Linksfahren?	A) B) C)				

		Interview nummer
---	--	---

Teil D Maßnahmen					
31	Finden Sie es wichtig, Maßnahmen zu finden, um das Linksfahren zu vermeiden? Nein, eher nein, eher ja oder ja?	nein	eher nein	eher ja	ja
		☐	☐	☐	☐
32	Haben Sie eine Idee, was das für Maßnahmen sein könnten?	A) B) C)			

Teil E Soziodemographische Daten des Befragten					
Damit sind wir fast am Ende. Zum Abschluss habe ich noch ein paar Fragen zu Ihrer Person.					
34	Wie oft sind Sie als Autolenker auf einer Autobahn oder Schnellstraße unterwegs? Ist das mehrmals pro Woche, mehrmals pro Monat, mehrmals pro Jahr oder seltener?	mehr- mals pro Woche	... pro Monat	... pro Jahr	seltener
		☐	☐	☐	☐
35	Fahren Sie dort vorwiegend beruflich, privat oder beides zu etwa gleichen Teilen?	beruflich	privat	beides	k. A.
		☐	☐	☐	☐
36	Wie viele Kilometer legen Sie insgesamt, also nicht nur auf Autobahnen sondern auf allen Straßen, im Jahr mit einem Pkw zurück?	_____ km			
37	Sagen Sie mir bitte die Marke und die Leistung des Autos in kW oder PS, mit dem Sie gewöhnlich unterwegs sind?	Marke:	Leistung:	☐ kW	
				☐ PS	
38	Was ist die Postleitzahl Ihres Wohnorts?	_____ Postleitzahl			
39	Was ist Ihr Geburtsjahr?	_____ Jahreszahl			
40	Sind Sie derzeit Vollzeit, Teilzeit, nicht berufstätig oder in Ausbildung?	Vollzeit	Teilzeit	nicht berufstätig	in Ausbildung
		☐	☐	☐	☐

PHÄLIKS		Interview nummer
---------	--	---

42	Was ist Ihre höchste ab- geschlossene Ausbildung?	Pflicht- schule ☐	abgeschlossene Lehre ☐	Fachschule ohne Matura ☐	Matura ☐	abgeschlossenes Studium ☐	Sonstiges:
43	In einigen Monaten möchten wir einige Teilnehmer nochmals zu den Ergebnissen unseres Forschungsprojekts befragen. Wir würden Sie gerne nochmals kontaktieren, wenn Sie uns Ihre Telefonnummer oder E-Mail-Adresse geben.	☐ ja ☐ nein Tel.Nr.: und/oder E-Mail:					

Bemerkung zum Interview:	
Geschlecht des Befragten <i>Selbstständig ankreuzen!</i>	☐ männlich ☐ weiblich
Dies ist mein Interview	
Ort des Interviews: 	
Datum des Interviews: 	
Dauer des Interviews: von Uhr bis Uhr = Minuten	
Ich versichere hiermit, dieses Interview ordnungsgemäß durchgeführt und kontrolliert zu haben. (Unterschrift)	

Anhang 2: Einteilung der Österreichischen Postleitzahlen

Österreichische Postleitzahlen				
Österreich Ballungsraum	Österreich Peripher			
1010-1230	2000	3375	5163	7551
2201	2011	3390	5205	8200
2331	2116	3580	5300	8221
2340	2441	3701	5440	8240
2340	2443	3730	5550	8244
2340	2485	3861	5600	8342
2353	2490	3931	5603	8720
2500	2524	4173	6094	9612
2512	2540	4191	6123	
2514	2560	4224	6145	
2514	2601	4240	6150	
4020	2620	4271	6156	
4020	2632	4310	6167	
4020	2651	4351	6233	
4040	2721	4400	6370	
5020	2734	4492	6403	
6010	3100	4600	6410	
6020	3107	4625	6912	
6020	3130	4642	7000	
6020	3140	4643	7022	
6020	3143	4680	7023	
6020	3283	4810	7100	
8020	3293	4851	7131	
8071	3333	4893	7161	
9020	3353	5122	7321	

Anhang 3: Detaillierergebnisse Raststätteninterviews

Frage 5: Wenn Sie die Disziplin der Autofahrer auf unseren Autobahnen mit einer Schulnote bewerten müssten: Welche Note würden Sie vergeben?

Gruppeneinteilung	Untergruppen	Fallzahl	Notendurchschnitt	Standardabweichung	Verteilung der Antworten [%]					
					1, sehr gut	2, gut	3, befriedigend	4, genügend	5, nicht genügend	keine Aw.
Alle Befragten		205	2,8	0,8	3,9	30,7	48,8	13,2	3,4	0,0
Geschlecht	männlich	139	2,7	0,9	5,0	35,3	44,6	10,8	4,3	0,0
	weiblich	66	3,0	0,7	1,5	21,2	57,6	18,2	1,5	0,0
Alter [Jahre]	17-24	22	3,0	0,8	0,0	31,8	45,5	18,2	4,5	0,0
	25-44	70	2,7	0,9	7,1	32,9	44,3	12,9	2,9	0,0
	45-64	85	2,9	0,8	1,2	27,1	55,3	12,9	3,5	0,0
	> 64	25	2,7	0,9	4,0	40,0	40,0	12,0	4,0	0,0
Dauer des Führerscheinesbesitzes [Jahre]	≤ 4	18	2,8	0,8	0,0	38,9	38,9	22,2	0,0	0,0
	5-14	33	2,7	0,9	6,1	30,3	54,5	3,0	6,1	0,0
	15-24	37	2,8	1,0	5,4	35,1	35,1	18,9	5,4	0,0
	> 24	114	2,8	0,8	2,6	28,9	52,6	13,2	2,6	0,0
Bildung	ohne Matura	90	2,9	0,8	1,1	28,9	55,6	7,8	6,7	0,0
	mit Matura	111	2,8	0,8	5,4	33,3	42,3	18,0	0,9	0,0
Beschäftigung	Vollzeit	130	2,8	0,8	3,1	30,0	51,5	13,1	2,3	0,0
	Teilzeit	21	3,0	0,9	4,8	23,8	47,6	19,0	4,8	0,0
	nicht berufstätig	10	3,2	1,1	10,0	10,0	40,0	30,0	10,0	0,0
	in Ausbildung	42	2,7	0,8	2,4	42,9	42,9	7,1	4,8	0,0
Wohnort	Österreich Ballungsraum	56	3,0	0,7	0,0	25,0	53,6	21,4	0,0	0,0
	Österreich Peripher	96	2,9	0,8	4,2	21,9	58,3	10,4	5,2	0,0
	Ausland	37	2,6	1,0	8,1	45,9	29,7	10,8	5,4	0,0
Befragungsort	Ostösterreich	153	2,9	0,7	1,3	25,5	55,6	15,0	2,6	0,0
	Westösterreich	52	2,5	1,0	11,5	46,2	28,8	7,7	5,8	0,0
Motorleistung des Pkw [kW]	≤ 60	34	3,1	0,9	5,9	14,7	50,0	26,5	2,9	0,0
	61-100	84	2,8	0,9	3,6	35,7	45,2	10,7	4,8	0,0
	> 100	74	2,8	0,8	2,7	35,1	48,6	10,8	2,7	0,0
jährlich gefahrene Kilometer [km/a]	< 10.000	35	3,0	0,8	0,0	28,6	51,4	14,3	5,7	0,0
	10.000-40.000	129	2,8	0,9	5,4	31,0	48,1	12,4	3,1	0,0
	> 40.000	38	2,8	0,8	2,6	31,6	47,4	15,8	2,6	0,0
Häufigkeit der Autobahnnutzung	mehrmals pro Monat	179	2,8	0,8	3,4	30,7	48,0	14,0	3,9	0,0
	mehrmals pro Jahr	22	2,6	0,8	9,1	27,3	54,5	9,1	0,0	0,0
	seltener	3	2,3	0,6	0,0	66,7	33,3	0,0	0,0	0,0
Autobahnfahrten vorwiegend	beruflich	68	2,9	0,8	1,5	25,0	58,8	10,3	4,4	0,0
	privat	89	2,8	0,9	3,4	36,0	42,7	13,5	4,5	0,0
	beides	47	2,7	0,9	8,5	29,8	44,7	17,0	0,0	0,0
Länge der jetzigen Autobahnfahrt [km]	< 40	34	2,9	0,8	8,8	14,7	58,8	17,6	0,0	0,0
	40-300	137	2,8	0,8	2,9	31,4	48,2	13,1	4,4	0,0
	> 300	34	2,6	0,8	2,9	44,1	41,2	8,8	2,9	0,0
Zweck der jetzigen Autobahnfahrt	beruflich	145	2,8	0,9	4,8	33,8	45,5	12,4	3,4	0,0
	privat	60	3,0	0,8	1,7	23,3	56,7	15,0	3,3	0,0

Frage 5 (Zusatz): Können Sie mir ein Beispiel geben, welches Verhalten Sie auf Autobahnen besonders stört?

Antworten waren frei wählbar und wurden in folgende Gruppen zusammengefasst:

störendes Verhalten auf Autobahnen	Anzahl
dichtes Auffahren	73
Linksfahren	54
häufiges abruptes FS-Wechseln ohne Blinken, ohne Schauen, mit Schneiden	44
Rasen	19
Rücksichtslosigkeit	17
Behinderungen durch LKW	9
rechts Überholen	9
Langsamfahrer	8
riskante Überholmanöver	7
Telefonieren	6
Lichthupe	4
Egoismus	3
aggressives Fahrverhalten	3
Unsicherheit	2
Tempowechsel	2
Geschwindigkeit	1
kein Angurten	1
langsames Auffahren	1

Frage 6: Stellen Sie sich vor, Sie sind auf einer zweistreifigen Autobahn unterwegs und fahren auf dem linken Fahrstreifen (Überholstreifen). Sagen Sie mir bitte, ob Sie folgendes Fahrverhalten bei anderen Autofahrern beobachten. Fahrer, die hinter Ihnen drängeln, um sich Platz zu verschaffen. Hinweis: ggf. mit Lichthupe.
 [Häufigkeit von nie = 0% bis sehr oft = 100%]

Gruppeneinteilung	Untergruppen	Fallzahl	Häufigkeit in %	Standardabweichung	Verteilung der Antworten [%]				
					nie	selten	häufig	sehr oft	keine Aw.
Alle Befragten		205	53	26	5,9	40,5	41,5	12,2	0,0
Geschlecht	männlich	139	51	25	6,5	42,4	42,4	8,6	0,0
	weiblich	66	58	28	4,5	36,4	39,4	19,7	0,0
Alter [Jahre]	17-24	22	64	14	0,0	13,6	81,8	4,5	0,0
	25-44	70	52	24	4,3	45,7	40,0	10,0	0,0
	45-64	85	54	28	7,1	40,0	36,5	16,5	0,0
	> 64	25	48	27	8,0	52,0	28,0	12,0	0,0
Dauer des Führerscheinbesitzes [Jahre]	≤ 4	18	65	14	0,0	11,1	83,3	5,6	0,0
	5-14	33	59	26	6,1	27,3	51,5	15,2	0,0
	15-24	37	50	22	0,0	56,8	35,1	8,1	0,0
	> 24	114	51	28	7,9	43,9	34,2	14,0	0,0
Bildung	ohne Matura	90	53	27	6,7	43,3	35,6	14,4	0,0
	mit Matura	111	54	25	4,5	38,7	45,9	10,8	0,0
Beschäftigung	Vollzeit	130	51	24	5,4	43,8	42,3	8,5	0,0
	Teilzeit	21	62	28	4,8	28,6	42,9	23,8	0,0
	nicht berufstätig	10	67	16	0,0	10,0	80,0	10,0	0,0
	in Ausbildung	42	53	30	7,1	45,2	28,6	19,0	0,0
Wohnort	Österreich Ballungsraum	56	56	26	5,4	35,7	44,6	14,3	0,0
	Österreich Peripher	96	55	26	4,2	40,6	40,6	14,6	0,0
	Ausland	37	48	23	5,4	51,4	37,8	5,4	0,0
Befragungsort	Ostösterreich	153	54	26	4,6	43,8	36,6	15,0	0,0
	Westösterreich	52	51	24	9,6	30,8	55,8	3,8	0,0
Motorleistung des Pkw [kW]	≤ 60	34	64	30	8,8	17,6	47,1	26,5	0,0
	61-100	84	55	23	2,4	40,5	46,4	10,7	0,0
	> 100	74	47	25	8,1	50,0	33,8	8,1	0,0
jährlich gefahrene Kilometer [km/a]	< 10.000	35	58	27	8,6	22,9	54,3	14,3	0,0
	10.000-40.000	129	54	25	3,9	42,6	41,9	11,6	0,0
	> 40.000	38	47	29	10,5	50,0	26,3	13,2	0,0
Häufigkeit der Autobahnnutzung	mehrmals pro Monat	179	54	26	5,0	40,8	40,8	13,4	0,0
	mehrmals pro Jahr	22	45	22	9,1	45,5	45,5	0,0	0,0
	seltener	3	56	51	33,3	0,0	33,3	33,3	0,0
Autobahnfahrten vorwiegend	beruflich	68	50	26	7,4	44,1	38,2	10,3	0,0
	privat	89	55	26	4,5	40,4	41,6	13,5	0,0
	beides	47	55	26	6,4	36,2	44,7	12,8	0,0
Länge der jetzigen Autobahnfahrt [km]	< 40	34	54	28	8,8	35,3	41,2	14,7	0,0
	40-300	137	54	26	6,6	37,2	44,5	11,7	0,0
	> 300	34	51	24	0,0	58,8	29,4	11,8	0,0
Zweck der jetzigen Autobahnfahrt	beruflich	145	55	26	5,5	37,9	43,4	13,1	0,0
	privat	60	50	26	6,7	46,7	36,7	10,0	0,0

Frage 7: Stellen Sie sich vor, Sie sind auf einer zweistreifigen Autobahn unterwegs und fahren auf dem linken Fahrstreifen (Überholstreifen). Sagen Sie mir bitte, ob Sie folgendes Fahrverhalten bei anderen Autofahrern beobachten. Fahrer, die Sie rechts überholen. Hinweis: Wenn kein Kolonnenverkehr ist.

[Häufigkeit von nie = 0% bis sehr oft = 100%]

Gruppeneinteilung	Untergruppen	Fallzahl	Häufigkeit in %	Standardabweichung	Verteilung der Antworten [%]				
					nie	selten	häufig	sehr oft	keine Aw.
Alle Befragten		205	37	25	17,1	59,0	17,6	5,9	0,5
Geschlecht	männlich	139	36	24	18,0	61,2	16,5	4,3	0,0
	weiblich	66	41	28	15,2	54,5	19,7	9,1	1,5
Alter [Jahre]	17-24	22	33	18	13,6	72,7	13,6	0,0	0,0
	25-44	70	38	25	15,7	61,4	17,1	5,7	0,0
	45-64	85	38	27	20,0	52,9	21,2	5,9	0,0
	> 64	25	42	29	12,0	60,0	12,0	12,0	4,0
Dauer des Führerscheinbesitzes [Jahre]	≤ 4	18	37	16	5,6	77,8	16,7	0,0	0,0
	5-14	33	35	29	24,2	54,5	12,1	9,1	0,0
	15-24	37	39	20	8,1	70,3	18,9	2,7	0,0
	> 24	114	38	27	19,3	53,5	19,3	7,0	0,9
Bildung	ohne Matura	90	39	26	14,4	62,2	14,4	7,8	1,1
	mit Matura	111	37	25	18,9	56,8	19,8	4,5	0,0
Beschäftigung	Vollzeit	130	36	25	20,0	56,9	19,2	3,8	0,0
	Teilzeit	21	43	26	9,5	61,9	19,0	9,5	0,0
	nicht berufstätig	10	37	19	10,0	70,0	20,0	0,0	0,0
	in Ausbildung	42	41	28	11,9	61,9	11,9	11,9	2,4
Wohnort	Österreich Ballungsraum	56	43	25	8,9	58,9	25,0	7,1	0,0
	Österreich Peripher	96	40	26	13,5	60,4	17,7	7,3	1,0
	Ausland	37	28	23	29,7	59,5	8,1	2,7	0,0
Befragungsort	Ostösterreich	153	40	26	13,7	58,8	19,6	7,2	0,7
	Westösterreich	52	29	23	26,9	59,6	11,5	1,9	0,0
Motorleistung des Pkw [kW]	≤ 60	34	38	29	23,5	41,2	26,5	5,9	2,9
	61-100	84	40	24	8,3	70,2	13,1	8,3	0,0
	> 100	74	34	25	24,3	52,7	20,3	2,7	0,0
jährlich gefahrene Kilometer [km/a]	< 10.000	35	49	26	5,7	48,6	34,3	8,6	2,9
	10.000-40.000	129	36	24	16,3	65,1	13,2	5,4	0,0
	> 40.000	38	32	28	31,6	44,7	18,4	5,3	0,0
Häufigkeit der Autobahnnutzung	mehrmals pro Monat	179	37	25	17,3	59,2	17,3	6,1	0,0
	mehrmals pro Jahr	22	35	22	18,2	59,1	22,7	0,0	0,0
	seltener	3	67	51	0,0	33,3	0,0	33,3	33,3
Autobahnfahrten vorwiegend	beruflich	68	34	27	26,5	51,5	16,2	5,9	0,0
	privat	89	39	24	11,2	64,0	18,0	5,6	1,1
	beides	47	39	25	14,9	59,6	19,1	6,4	0,0
Länge der jetzigen Autobahnfahrt [km]	< 40	34	43	25	11,8	52,9	29,4	5,9	0,0
	40-300	137	37	25	17,5	59,1	16,8	5,8	0,7
	> 300	34	33	25	20,6	64,7	8,8	5,9	0,0
Zweck der jetzigen Autobahnfahrt	beruflich	145	36	25	16,6	63,4	13,1	6,2	0,7
	privat	60	40	27	18,3	48,3	28,3	5,0	0,0

Frage 8: Und wie ist das bei Ihnen selbst? Sie sind auf einer zweistreifigen Autobahn unterwegs und fahren auf dem linken Fahrstreifen. Wie oft kommt es vor, dass Sie selbst dicht auffahren, um sich Platz zu verschaffen?

Hinweis: ggf. mit Lichthupe.

[Häufigkeit von nie = 0% bis sehr oft = 100%]

Gruppeneinteilung	Untergruppen	Fallzahl	Häufigkeit in %	Standardabweichung	Verteilung der Antworten [%]				
					nie	selten	häufig	sehr oft	keine Aw.
Alle Befragten		205	23	24	45,4	42,4	10,2	2,0	0,0
Geschlecht	männlich	139	26	27	41,7	41,0	14,4	2,9	0,0
	weiblich	66	16	18	53,0	45,5	1,5	0,0	0,0
Alter [Jahre]	17-24	22	23	32	59,1	18,2	18,2	4,5	0,0
	25-44	70	29	24	31,4	54,3	11,4	2,9	0,0
	45-64	85	24	23	40,0	48,2	10,6	1,2	0,0
	> 64	25	5	12	84,0	16,0	0,0	0,0	0,0
Dauer des Führerscheinbesitzes [Jahre]	≤ 4	18	20	28	61,1	16,7	22,2	0,0	0,0
	5-14	33	33	26	24,2	57,6	12,1	6,1	0,0
	15-24	37	26	24	35,1	54,1	8,1	2,7	0,0
	> 24	114	20	23	50,9	39,5	8,8	0,9	0,0
Bildung	ohne Matura	90	23	24	45,6	43,3	8,9	2,2	0,0
	mit Matura	111	24	25	43,2	43,2	11,7	1,8	0,0
Beschäftigung	Vollzeit	130	25	24	39,2	46,9	12,3	1,5	0,0
	Teilzeit	21	30	26	28,6	57,1	9,5	4,8	0,0
	nicht berufstätig	10	20	36	70,0	10,0	10,0	10,0	0,0
	in Ausbildung	42	13	20	64,3	31,0	4,8	0,0	0,0
Wohnort	Österreich Ballungsraum	56	18	23	57,1	32,1	10,7	0,0	0,0
	Österreich Peripher	96	24	24	40,6	47,9	9,4	2,1	0,0
	Ausland	37	29	24	29,7	56,8	10,8	2,7	0,0
Befragungsort	Ostösterreich	153	23	23	43,1	45,8	10,5	0,7	0,0
	Westösterreich	52	23	29	51,9	32,7	9,6	5,8	0,0
Motorleistung des Pkw [kW]	≤ 60	34	18	20	52,9	41,2	5,9	0,0	0,0
	61-100	84	23	25	44,0	44,0	9,5	2,4	0,0
	> 100	74	28	26	36,5	45,9	14,9	2,7	0,0
jährlich gefahrene Kilometer [km/a]	< 10.000	35	12	23	71,4	22,9	2,9	2,9	0,0
	10.000-40.000	129	23	23	41,9	47,3	10,1	0,8	0,0
	> 40.000	38	33	28	28,9	47,4	18,4	5,3	0,0
Häufigkeit der Autobahnnutzung	mehrmals pro Monat	179	24	25	43,0	43,6	11,2	2,2	0,0
	mehrmals pro Jahr	22	14	20	63,6	31,8	4,5	0,0	0,0
	seltener	3	22	19	33,3	66,7	0,0	0,0	0,0
Autobahnfahrten vorwiegend	beruflich	68	29	25	33,8	45,6	19,1	1,5	0,0
	privat	89	17	23	57,3	36,0	4,5	2,2	0,0
	beides	47	25	24	38,3	51,1	8,5	2,1	0,0
Länge der jetzigen Autobahnfahrt [km]	< 40	34	22	24	50,0	35,3	14,7	0,0	0,0
	40-300	137	24	26	46,0	39,4	11,7	2,9	0,0
	> 300	34	21	16	38,2	61,8	0,0	0,0	0,0
Zweck der jetzigen Autobahnfahrt	beruflich	145	20	23	49,0	43,4	5,5	2,1	0,0
	privat	60	29	27	36,7	40,0	21,7	1,7	0,0

Frage 9: Und wie ist das bei Ihnen selbst? Sie sind auf einer zweistreifigen Autobahn unterwegs und fahren auf dem linken Fahrstreifen. Wie oft kommt es vor, dass Sie selbst den Vordermann rechts überholen? Hinweis:

Wenn kein Kolonnenverkehr ist.

[Häufigkeit von nie = 0% bis sehr oft = 100%]

Gruppeneinteilung	Untergruppen	Fallzahl	Häufigkeit in %	Standardabweichung	Verteilung der Antworten [%]				
					nie	selten	häufig	sehr oft	keine Aw.
Alle Befragten		205	11	18	70,2	26,8	2,4	0,5	0,0
Geschlecht	männlich	139	13	20	66,2	29,5	3,6	0,7	0,0
	weiblich	66	7	14	78,8	21,2	0,0	0,0	0,0
Alter [Jahre]	17-24	22	2	7	95,5	4,5	0,0	0,0	0,0
	25-44	70	14	21	62,9	32,9	2,9	1,4	0,0
	45-64	85	12	18	68,2	28,2	3,5	0,0	0,0
	> 64	25	7	14	80,0	20,0	0,0	0,0	0,0
Dauer des Führerscheinbesitzes [Jahre]	≤ 4	18	2	8	94,4	5,6	0,0	0,0	0,0
	5-14	33	14	24	66,7	27,3	3,0	3,0	0,0
	15-24	37	10	17	73,0	24,3	2,7	0,0	0,0
	> 24	114	12	18	67,5	29,8	2,6	0,0	0,0
Bildung	ohne Matura	90	11	20	73,3	22,2	3,3	1,1	0,0
	mit Matura	111	11	17	68,5	29,7	1,8	0,0	0,0
Beschäftigung	Vollzeit	130	13	20	66,2	30,0	3,1	0,8	0,0
	Teilzeit	21	16	20	57,1	38,1	4,8	0,0	0,0
	nicht berufstätig	10	3	11	90,0	10,0	0,0	0,0	0,0
	in Ausbildung	42	5	12	85,7	14,3	0,0	0,0	0,0
Wohnort	Österreich Ballungsraum	56	13	19	64,3	32,1	3,6	0,0	0,0
	Österreich Peripher	96	13	20	66,7	29,2	3,1	1,0	0,0
	Ausland	37	6	13	81,1	18,9	0,0	0,0	0,0
Befragungsort	Ostösterreich	153	13	20	64,7	31,4	3,3	0,7	0,0
	Westösterreich	52	4	11	86,5	13,5	0,0	0,0	0,0
Motorleistung des Pkw [kW]	≤ 60	34	8	14	76,5	23,5	0,0	0,0	0,0
	61-100	84	10	19	72,6	25,0	1,2	1,2	0,0
	> 100	74	14	20	64,9	29,7	5,4	0,0	0,0
jährlich gefahrene Kilometer [km/a]	< 10.000	35	7	14	80,0	20,0	0,0	0,0	0,0
	10.000-40.000	129	10	18	72,1	25,6	1,6	0,8	0,0
	> 40.000	38	18	22	52,6	39,5	7,9	0,0	0,0
Häufigkeit der Autobahnnutzung	mehrmals pro Monat	179	12	19	69,3	27,4	2,8	0,6	0,0
	mehrmals pro Jahr	22	9	15	72,7	27,3	0,0	0,0	0,0
	seltener	3	0	0	100,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Autobahnfahrten vorwiegend	beruflich	68	16	21	58,8	36,8	2,9	1,5	0,0
	privat	89	6	13	80,9	19,1	0,0	0,0	0,0
	beides	47	13	20	66,0	27,7	6,4	0,0	0,0
Länge der jetzigen Autobahnfahrt [km]	< 40	34	14	23	67,6	26,5	2,9	2,9	0,0
	40-300	137	11	18	68,6	28,5	2,9	0,0	0,0
	> 300	34	7	14	79,4	20,6	0,0	0,0	0,0
Zweck der jetzigen Autobahnfahrt	beruflich	145	8	16	77,2	20,7	2,1	0,0	0,0
	privat	60	18	22	53,3	41,7	3,3	1,7	0,0

Frage 10: Sie sind auf einer dreistreifigen Autobahn auf dem mittleren Fahrstreifen unterwegs. Wie oft kommt es in solchen Situationen vor, dass andere Autofahrer drängeln, um sich Platz zu verschaffen? Hinweis: ggf. mit Lichthupe.

[Häufigkeit von nie = 0% bis sehr oft = 100%]

Gruppeneinteilung	Untergruppen	Fallzahl	Häufigkeit in %	Standardabweichung	Verteilung der Antworten [%]				
					nie	selten	häufig	sehr oft	keine Aw.
Alle Befragten		205	30	25	31,7	47,3	19,0	1,5	0,5
Geschlecht	männlich	139	28	23	33,1	48,2	18,0	0,0	0,7
	weiblich	66	34	28	28,8	45,5	21,2	4,5	0,0
Alter [Jahre]	17-24	22	32	26	31,8	40,9	27,3	0,0	0,0
	25-44	70	26	23	37,1	48,6	14,3	0,0	0,0
	45-64	85	34	26	27,1	48,2	21,2	3,5	0,0
	> 64	25	29	23	28,0	52,0	16,0	0,0	4,0
Dauer des Führerscheinbesitzes [Jahre]	≤ 4	18	28	26	38,9	38,9	22,2	0,0	0,0
	5-14	33	31	25	27,3	54,5	15,2	3,0	0,0
	15-24	37	24	24	43,2	40,5	16,2	0,0	0,0
	> 24	114	32	25	27,2	50,0	20,2	1,8	0,9
Bildung	ohne Matura	90	32	27	31,1	44,4	21,1	3,3	0,0
	mit Matura	111	28	23	31,5	51,4	16,2	0,0	0,9
Beschäftigung	Vollzeit	130	27	24	36,9	46,2	16,2	0,8	0,0
	Teilzeit	21	32	22	23,8	57,1	19,0	0,0	0,0
	nicht berufstätig	10	40	26	20,0	40,0	40,0	0,0	0,0
	in Ausbildung	42	37	27	21,4	50,0	21,4	4,8	2,4
Wohnort	Österreich Ballungsraum	56	36	27	23,2	48,2	23,2	3,6	1,8
	Österreich Peripher	96	30	24	30,2	52,1	16,7	1,0	0,0
	Ausland	37	25	24	40,5	43,2	16,2	0,0	0,0
Befragungsort	Ostösterreich	153	32	24	26,8	52,9	17,6	2,0	0,7
	Westösterreich	52	26	27	46,2	30,8	23,1	0,0	0,0
Motorleistung des Pkw [kW]	≤ 60	34	29	34	50,0	17,6	26,5	5,9	0,0
	61-100	84	33	22	20,2	60,7	16,7	1,2	1,2
	> 100	74	27	23	35,1	48,6	16,2	0,0	0,0
jährlich gefahrene Kilometer [km/a]	< 10.000	35	34	29	31,4	37,1	28,6	2,9	0,0
	10.000-40.000	129	30	25	31,0	48,8	17,8	1,6	0,8
	> 40.000	38	25	21	36,8	52,6	10,5	0,0	0,0
Häufigkeit der Autobahnnutzung	mehrmals pro Monat	179	30	25	30,7	48,6	18,4	1,7	0,6
	mehrmals pro Jahr	22	26	25	40,9	40,9	18,2	0,0	0,0
	seltener	3	33	33	33,3	33,3	33,3	0,0	0,0
Autobahnfahrten vorwiegend	beruflich	68	28	24	35,3	44,1	19,1	0,0	1,5
	privat	89	32	26	29,2	48,3	20,2	2,2	0,0
	beides	47	29	25	31,9	51,1	14,9	2,1	0,0
Länge der jetzigen Autobahnfahrt [km]	< 40	34	30	26	35,3	38,2	26,5	0,0	0,0
	40-300	137	31	26	30,7	46,7	19,7	2,2	0,7
	> 300	34	25	20	32,4	58,8	8,8	0,0	0,0
Zweck der jetzigen Autobahnfahrt	beruflich	145	32	25	26,9	51,0	19,3	2,1	0,7
	privat	60	25	25	43,3	38,3	18,3	0,0	0,0

Frage 11: Sie sind auf einer dreistreifigen Autobahn auf dem mittleren Fahrstreifen unterwegs. Wie oft kommt es in solchen Situationen vor, dass andere Autofahrer rechts überholen? *Hinweis: Wenn kein Kolonnenverkehr ist.*

[Häufigkeit von nie = 0% bis sehr oft = 100%]

Gruppeneinteilung	Untergruppen	Fallzahl	Häufigkeit in %	Standardabweichung	Verteilung der Antworten [%]				
					nie	selten	häufig	sehr oft	keine Aw.
Alle Befragten		205	29	28	36,6	45,9	11,7	5,4	0,5
Geschlecht	männlich	139	28	28	38,8	42,4	12,9	5,0	0,7
	weiblich	66	30	27	31,8	53,0	9,1	6,1	0,0
Alter [Jahre]	17-24	22	20	27	54,5	36,4	4,5	4,5	0,0
	25-44	70	28	30	42,9	35,7	15,7	5,7	0,0
	45-64	85	32	28	30,6	50,6	11,8	7,1	0,0
	> 64	25	28	19	24,0	64,0	8,0	0,0	4,0
Dauer des Führerscheinbesitzes [Jahre]	≤ 4	18	22	30	55,6	27,8	11,1	5,6	0,0
	5-14	33	29	27	36,4	42,4	18,2	3,0	0,0
	15-24	37	28	33	45,9	35,1	8,1	10,8	0,0
	> 24	114	30	26	30,7	52,6	11,4	4,4	0,9
Bildung	ohne Matura	90	30	29	34,4	46,7	12,2	6,7	0,0
	mit Matura	111	27	27	38,7	44,1	11,7	4,5	0,9
Beschäftigung	Vollzeit	130	26	27	42,3	40,8	13,1	3,8	0,0
	Teilzeit	21	35	32	28,6	52,4	4,8	14,3	0,0
	nicht berufstätig	10	27	34	50,0	30,0	10,0	10,0	0,0
	in Ausbildung	42	33	25	21,4	59,5	11,9	4,8	2,4
Wohnort	Österreich Ballungsraum	56	32	27	28,6	50,0	14,3	5,4	1,8
	Österreich Peripher	96	28	28	37,5	47,9	7,3	7,3	0,0
	Ausland	37	28	28	40,5	37,8	18,9	2,7	0,0
Befragungsort	Ostösterreich	153	32	28	30,1	51,0	11,1	7,2	0,7
	Westösterreich	52	19	24	55,8	30,8	13,5	0,0	0,0
Motorleistung des Pkw [kW]	≤ 60	34	30	32	41,2	35,3	14,7	8,8	0,0
	61-100	84	33	27	25,0	54,8	13,1	6,0	1,2
	> 100	74	23	27	50,0	36,5	9,5	4,1	0,0
jährlich gefahrene Kilometer [km/a]	< 10.000	35	32	31	34,3	42,9	14,3	8,6	0,0
	10.000-40.000	129	28	27	35,7	48,1	10,9	4,7	0,8
	> 40.000	38	26	28	42,1	42,1	10,5	5,3	0,0
Häufigkeit der Autobahnnutzung	mehrmals pro Monat	179	29	28	36,3	46,9	10,1	6,1	0,6
	mehrmals pro Jahr	22	26	27	45,5	31,8	22,7	0,0	0,0
	seltener	3	44	19	0,0	66,7	33,3	0,0	0,0
Autobahnfahrten vorwiegend	beruflich	68	30	29	36,8	39,7	17,6	4,4	1,5
	privat	89	27	27	38,2	47,2	10,1	4,5	0,0
	beides	47	30	29	34,0	51,1	6,4	8,5	0,0
Länge der jetzigen Autobahnfahrt [km]	< 40	34	26	26	38,2	47,1	11,8	2,9	0,0
	40-300	137	29	28	36,5	46,0	10,2	6,6	0,7
	> 300	34	29	27	35,3	44,1	17,6	2,9	0,0
Zweck der jetzigen Autobahnfahrt	beruflich	145	28	26	35,2	48,3	11,7	4,1	0,7
	privat	60	29	31	40,0	40,0	11,7	8,3	0,0

Frage 12: Wie ist das bei Ihnen selbst, wenn Sie auf einer dreistreifigen Autobahn auf dem mittleren Fahrstreifen unterwegs sind. Wie ist das bei Ihnen selbst Wie oft kommt es in solchen Situationen vor, dass Sie selbst dicht auffahren, um sich Platz zu verschaffen? Hinweis: ggf. mit Lichthupe.

[Häufigkeit von nie = 0% bis sehr oft = 100%]

Gruppeneinteilung	Untergruppen	Fallzahl	Häufigkeit in %	Standardabweichung	Verteilung der Antworten [%]				
					nie	selten	häufig	sehr oft	keine Aw.
Alle Befragten		205	10	18	75,1	21,0	3,9	0,0	0,0
Geschlecht	männlich	139	11	19	74,1	20,1	5,8	0,0	0,0
	weiblich	66	8	14	77,3	22,7	0,0	0,0	0,0
Alter [Jahre]	17-24	22	9	18	77,3	18,2	4,5	0,0	0,0
	25-44	70	10	18	71,4	25,7	2,9	0,0	0,0
	45-64	85	10	18	75,3	20,0	4,7	0,0	0,0
	> 64	25	8	17	80,0	16,0	4,0	0,0	0,0
Dauer des Führerscheinbesitzes [Jahre]	≤ 4	18	6	13	83,3	16,7	0,0	0,0	0,0
	5-14	33	16	22	60,6	30,3	9,1	0,0	0,0
	15-24	37	8	14	75,7	24,3	0,0	0,0	0,0
	> 24	114	9	18	77,2	18,4	4,4	0,0	0,0
Bildung	ohne Matura	90	11	19	71,1	23,3	5,6	0,0	0,0
	mit Matura	111	8	16	77,5	19,8	2,7	0,0	0,0
Beschäftigung	Vollzeit	130	11	18	72,3	23,8	3,8	0,0	0,0
	Teilzeit	21	6	13	81,0	19,0	0,0	0,0	0,0
	nicht berufstätig	10	3	11	90,0	10,0	0,0	0,0	0,0
	in Ausbildung	42	10	20	76,2	16,7	7,1	0,0	0,0
Wohnort	Österreich Ballungsraum	56	9	19	78,6	16,1	5,4	0,0	0,0
	Österreich Peripher	96	9	16	75,0	22,9	2,1	0,0	0,0
	Ausland	37	14	22	64,9	27,0	8,1	0,0	0,0
Befragungsort	Ostösterreich	153	10	18	75,2	20,9	3,9	0,0	0,0
	Westösterreich	52	10	18	75,0	21,2	3,8	0,0	0,0
Motorleistung des Pkw [kW]	≤ 60	34	4	11	88,2	11,8	0,0	0,0	0,0
	61-100	84	13	21	69,0	23,8	7,1	0,0	0,0
	> 100	74	9	17	75,7	21,6	2,7	0,0	0,0
jährlich gefahrene Kilometer [km/a]	< 10.000	35	8	18	82,9	11,4	5,7	0,0	0,0
	10.000-40.000	129	10	17	73,6	24,0	2,3	0,0	0,0
	> 40.000	38	12	21	71,1	21,1	7,9	0,0	0,0
Häufigkeit der Autobahnnutzung	mehrmals pro Monat	179	9	17	74,9	21,8	3,4	0,0	0,0
	mehrmals pro Jahr	22	11	22	77,3	13,6	9,1	0,0	0,0
	seltener	3	11	19	66,7	33,3	0,0	0,0	0,0
Autobahnfahrten vorwiegend	beruflich	68	13	22	69,1	22,1	8,8	0,0	0,0
	privat	89	7	14	80,9	18,0	1,1	0,0	0,0
	beides	47	10	17	72,3	25,5	2,1	0,0	0,0
Länge der jetzigen Autobahnfahrt [km]	< 40	34	11	18	70,6	26,5	2,9	0,0	0,0
	40-300	137	9	18	75,9	19,7	4,4	0,0	0,0
	> 300	34	9	17	76,5	20,6	2,9	0,0	0,0
Zweck der jetzigen Autobahnfahrt	beruflich	145	9	17	77,9	18,6	3,4	0,0	0,0
	privat	60	12	19	68,3	26,7	5,0	0,0	0,0

Frage 13: Wie ist das bei Ihnen selbst, wenn Sie auf einer dreistreifigen Autobahn auf dem mittleren Fahrstreifen unterwegs sind. Wie oft kommt es vor, dass Sie selbst rechts überholen? *Hinweis: Wenn kein Kolonnenverkehr ist.*

[Häufigkeit von nie = 0% bis sehr oft = 100%]

Gruppeneinteilung	Untergruppen	Fallzahl	Häufigkeit in %	Standardabweichung	Verteilung der Antworten [%]				
					nie	selten	häufig	sehr oft	keine Aw.
Alle Befragten		205	7	15	82,9	14,6	2,4	0,0	0,0
Geschlecht	männlich	139	8	16	79,9	17,3	2,9	0,0	0,0
	weiblich	66	4	12	89,4	9,1	1,5	0,0	0,0
Alter [Jahre]	17-24	22	3	10	90,9	9,1	0,0	0,0	0,0
	25-44	70	7	16	82,9	14,3	2,9	0,0	0,0
	45-64	85	7	14	81,2	17,6	1,2	0,0	0,0
	> 64	25	9	20	80,0	12,0	8,0	0,0	0,0
Dauer des Führerscheinbesitzes [Jahre]	≤ 4	18	4	11	88,9	11,1	0,0	0,0	0,0
	5-14	33	6	15	84,8	12,1	3,0	0,0	0,0
	15-24	37	5	14	89,2	8,1	2,7	0,0	0,0
	> 24	114	8	16	78,9	18,4	2,6	0,0	0,0
Bildung	ohne Matura	90	7	15	80,0	18,9	1,1	0,0	0,0
	mit Matura	111	6	16	84,7	11,7	3,6	0,0	0,0
Beschäftigung	Vollzeit	130	7	15	81,5	16,9	1,5	0,0	0,0
	Teilzeit	21	10	19	76,2	19,0	4,8	0,0	0,0
	nicht berufstätig	10	3	11	90,0	10,0	0,0	0,0	0,0
	in Ausbildung	42	6	16	88,1	7,1	4,8	0,0	0,0
Wohnort	Österreich Ballungsraum	56	12	21	73,2	17,9	8,9	0,0	0,0
	Österreich Peripher	96	6	13	82,3	17,7	0,0	0,0	0,0
	Ausland	37	2	8	94,6	5,4	0,0	0,0	0,0
Befragungsort	Ostösterreich	153	7	16	81,0	15,7	3,3	0,0	0,0
	Westösterreich	52	4	11	88,5	11,5	0,0	0,0	0,0
Motorleistung des Pkw [kW]	≤ 60	34	6	15	85,3	11,8	2,9	0,0	0,0
	61-100	84	7	16	83,3	13,1	3,6	0,0	0,0
	> 100	74	6	14	82,4	16,2	1,4	0,0	0,0
jährlich gefahrene Kilometer [km/a]	< 10.000	35	5	14	88,6	8,6	2,9	0,0	0,0
	10.000-40.000	129	6	15	85,3	12,4	2,3	0,0	0,0
	> 40.000	38	11	18	68,4	28,9	2,6	0,0	0,0
Häufigkeit der Autobahnnutzung	mehrmals pro Monat	179	7	15	82,1	15,6	2,2	0,0	0,0
	mehrmals pro Jahr	22	6	17	86,4	9,1	4,5	0,0	0,0
	seltener	3	0	0	100,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Autobahnfahrten vorwiegend	beruflich	68	9	18	76,5	19,1	4,4	0,0	0,0
	privat	89	3	11	91,0	7,9	1,1	0,0	0,0
	beides	47	9	16	76,6	21,3	2,1	0,0	0,0
Länge der jetzigen Autobahnfahrt [km]	< 40	34	10	17	73,5	23,5	2,9	0,0	0,0
	40-300	137	7	16	82,5	14,6	2,9	0,0	0,0
	> 300	34	2	8	94,1	5,9	0,0	0,0	0,0
Zweck der jetzigen Autobahnfahrt	beruflich	145	6	15	86,2	11,0	2,8	0,0	0,0
	privat	60	9	16	75,0	23,3	1,7	0,0	0,0

Frage 14: Kennen Sie das Rechtsfahrgebot?

[Zustimmung von nein = 0% bis ja = 100%]

Gruppeneinteilung	Untergruppen	Fallzahl	Zustimmung in %	Standardabweichung	Verteilung der Antworten [%]		
					ja	nein	keine Aw.
Alle Befragten		205	91	28	91,2	8,8	0,0
Geschlecht	männlich	139	91	28	91,4	8,6	0,0
	weiblich	66	91	29	90,9	9,1	0,0
Alter [Jahre]	17-24	22	82	39	81,8	18,2	0,0
	25-44	70	93	26	92,9	7,1	0,0
	45-64	85	93	26	92,9	7,1	0,0
	> 64	25	88	33	88,0	12,0	0,0
Dauer des Führerscheinbesitzes [Jahre]	≤ 4	18	78	43	77,8	22,2	0,0
	5-14	33	94	24	93,9	6,1	0,0
	15-24	37	95	23	94,6	5,4	0,0
	> 24	114	91	28	91,2	8,8	0,0
Bildung	ohne Matura	90	86	35	85,6	14,4	0,0
	mit Matura	111	95	21	95,5	4,5	0,0
Beschäftigung	Vollzeit	130	92	27	92,3	7,7	0,0
	Teilzeit	21	90	30	90,5	9,5	0,0
	nicht berufstätig	10	100	0	100,0	0,0	0,0
	in Ausbildung	42	86	35	85,7	14,3	0,0
Wohnort	Österreich Ballungsraum	56	96	19	96,4	3,6	0,0
	Österreich Peripher	96	92	28	91,7	8,3	0,0
	Ausland	37	89	31	89,2	10,8	0,0
Befragungsort	Ostösterreich	153	93	26	92,8	7,2	0,0
	Westösterreich	52	87	34	86,5	13,5	0,0
Motorleistung des Pkw [kW]	≤ 60	34	91	29	91,2	8,8	0,0
	61-100	84	90	30	90,5	9,5	0,0
	> 100	74	93	25	93,2	6,8	0,0
jährlich gefahrene Kilometer [km/a]	< 10.000	35	97	17	97,1	2,9	0,0
	10.000-40.000	129	89	31	89,1	10,9	0,0
	> 40.000	38	92	27	92,1	7,9	0,0
Häufigkeit der Autobahnnutzung	mehrmals pro Monat	179	92	28	91,6	8,4	0,0
	mehrmals pro Jahr	22	86	35	86,4	13,6	0,0
	seltener	3	100	0	100,0	0,0	0,0
Autobahnfahrten vorwiegend	beruflich	68	97	17	97,1	2,9	0,0
	privat	89	91	29	91,0	9,0	0,0
	beides	47	83	38	83,0	17,0	0,0
Länge der jetzigen Autobahnfahrt [km]	< 40	34	94	24	94,1	5,9	0,0
	40-300	137	91	28	91,2	8,8	0,0
	> 300	34	88	33	88,2	11,8	0,0
Zweck der jetzigen Autobahnfahrt	beruflich	145	90	30	90,3	9,7	0,0
	privat	60	93	25	93,3	6,7	0,0

Frage 16: Gilt Ihrer Meinung nach das Rechtsfahrgebot auf Stadtautobahnen mit einer 80 km/h Geschwindigkeitsbeschränkung? Hinweis: z.B.: A23 Südosttangente in Wien oder A7 Mühlkreisautobahn.

[Zustimmung von nein, gilt nicht = 0% bis ja, gilt = 100%]

Gruppeneinteilung	Untergruppen	Fallzahl	Zustimmung in %	Standardabweichung	Verteilung der Antworten [%]				
					nein, gilt nicht	kommt drauf an	ja, gilt	weiß nicht	keine Aw.
Alle Befragten		205	87	33	10,2	3,4	75,1	11,2	0,0
Geschlecht	männlich	139	87	33	10,1	2,9	74,1	12,9	0,0
	weiblich	66	86	33	10,6	4,5	77,3	7,6	0,0
Alter [Jahre]	17-24	22	90	30	9,1	0,0	86,4	4,5	0,0
	25-44	70	88	33	10,0	1,4	74,3	14,3	0,0
	45-64	85	83	35	11,8	7,1	71,8	9,4	0,0
	> 64	25	90	30	8,0	0,0	76,0	16,0	0,0
Dauer des Führerscheinbesitzes [Jahre]	≤ 4	18	94	24	5,6	0,0	88,9	5,6	0,0
	5-14	33	92	27	6,1	3,0	81,8	9,1	0,0
	15-24	37	82	38	13,5	2,7	67,6	16,2	0,0
	> 24	114	85	34	11,4	4,4	72,8	11,4	0,0
Bildung	ohne Matura	90	80	38	14,4	5,6	64,4	15,6	0,0
	mit Matura	111	91	28	7,2	1,8	82,9	8,1	0,0
Beschäftigung	Vollzeit	130	86	34	10,8	3,1	72,3	13,8	0,0
	Teilzeit	21	89	32	9,5	0,0	81,0	9,5	0,0
	nicht berufstätig	10	90	32	10,0	0,0	90,0	0,0	0,0
	in Ausbildung	42	86	32	9,5	7,1	76,2	7,1	0,0
Wohnort	Österreich Ballungsraum	56	89	32	10,7	0,0	83,9	5,4	0,0
	Österreich Peripher	96	85	35	11,5	3,1	71,9	13,5	0,0
	Ausland	37	86	31	8,1	10,8	75,7	5,4	0,0
Befragungsort	Ostösterreich	153	86	34	11,8	2,6	77,1	8,5	0,0
	Westösterreich	52	89	28	5,8	5,8	69,2	19,2	0,0
Motorleistung des Pkw [kW]	≤ 60	34	95	20	2,9	2,9	82,4	11,8	0,0
	61-100	84	88	32	9,5	3,6	77,4	9,5	0,0
	> 100	74	83	37	13,5	4,1	71,6	10,8	0,0
jährlich gefahrene Kilometer [km/a]	< 10.000	35	95	20	2,9	2,9	85,7	8,6	0,0
	10.000-40.000	129	89	30	7,8	3,9	73,6	14,7	0,0
	> 40.000	38	72	45	26,3	2,6	68,4	2,6	0,0
Häufigkeit der Autobahnnutzung	mehrmals pro Monat	179	85	34	11,7	2,8	75,4	10,1	0,0
	mehrmals pro Jahr	22	94	16	0,0	9,1	72,7	18,2	0,0
	seltener	3	100	0	0,0	0,0	66,7	33,3	0,0
Autobahnfahrten vorwiegend	beruflich	68	79	40	17,6	4,4	70,6	7,4	0,0
	privat	89	92	26	5,6	3,4	79,8	11,2	0,0
	beides	47	88	31	8,5	2,1	72,3	17,0	0,0
Länge der jetzigen Autobahnfahrt [km]	< 40	34	85	35	11,8	2,9	76,5	8,8	0,0
	40-300	137	87	32	9,5	2,9	74,5	13,1	0,0
	> 300	34	84	35	11,8	5,9	76,5	5,9	0,0
Zweck der jetzigen Autobahnfahrt	beruflich	145	86	34	11,0	2,8	75,2	11,0	0,0
	privat	60	88	31	8,3	5,0	75,0	11,7	0,0

Frage 17: Gilt Ihrer Meinung nach das Rechtsfahrgebot wenn durch das Linksfahren niemand behindert wird?
[Zustimmung von nein, gilt nicht = 0% bis ja, gilt = 100%]

Gruppeneinteilung	Untergruppen	Fallzahl	Zustimmung in %	Standardabweichung	Verteilung der Antworten [%]				
					nein, gilt nicht	kommt drauf an	ja, gilt	weiß nicht	keine Aw.
Alle Befragten		205	92	27	6,8	2,0	84,9	6,3	0,0
Geschlecht	männlich	139	91	28	7,9	1,4	85,6	5,0	0,0
	weiblich	66	93	23	4,5	3,0	83,3	9,1	0,0
Alter [Jahre]	17-24	22	86	36	13,6	0,0	81,8	4,5	0,0
	25-44	70	94	24	5,7	0,0	87,1	7,1	0,0
	45-64	85	91	26	5,9	4,7	84,7	4,7	0,0
	> 64	25	96	21	4,0	0,0	88,0	8,0	0,0
Dauer des Führerscheinbesitzes [Jahre]	≤ 4	18	88	33	11,1	0,0	83,3	5,6	0,0
	5-14	33	90	30	9,1	0,0	84,8	6,1	0,0
	15-24	37	93	25	5,4	2,7	83,8	8,1	0,0
	> 24	114	93	24	5,3	2,6	86,8	5,3	0,0
Bildung	ohne Matura	90	89	29	7,8	4,4	80,0	7,8	0,0
	mit Matura	111	94	23	5,4	0,0	90,1	4,5	0,0
Beschäftigung	Vollzeit	130	91	28	7,7	2,3	83,8	6,2	0,0
	Teilzeit	21	100	0	0,0	0,0	90,5	9,5	0,0
	nicht berufstätig	10	100	0	0,0	0,0	100,0	0,0	0,0
	in Ausbildung	42	91	27	7,1	2,4	85,7	4,8	0,0
Wohnort	Österreich Ballungsraum	56	98	13	1,8	0,0	96,4	1,8	0,0
	Österreich Peripher	96	90	29	8,3	2,1	85,4	4,2	0,0
	Ausland	37	86	33	10,8	5,4	78,4	5,4	0,0
Befragungsort	Ostösterreich	153	94	23	5,2	1,3	89,5	3,9	0,0
	Westösterreich	52	84	35	11,5	3,8	71,2	13,5	0,0
Motorleistung des Pkw [kW]	≤ 60	34	91	29	8,8	0,0	88,2	2,9	0,0
	61-100	84	93	25	6,0	2,4	88,1	3,6	0,0
	> 100	74	93	25	5,4	2,7	85,1	6,8	0,0
jährlich gefahrene Kilometer [km/a]	< 10.000	35	97	17	2,9	0,0	94,3	2,9	0,0
	10.000-40.000	129	91	27	7,0	2,3	82,9	7,8	0,0
	> 40.000	38	88	32	10,5	2,6	84,2	2,6	0,0
Häufigkeit der Autobahnnutzung	mehrmals pro Monat	179	92	25	6,1	2,2	87,2	4,5	0,0
	mehrmals pro Jahr	22	84	37	13,6	0,0	72,7	13,6	0,0
	seltener	3	100	0	0,0	0,0	66,7	33,3	0,0
Autobahnfahrten vorwiegend	beruflich	68	88	33	11,8	0,0	85,3	2,9	0,0
	privat	89	95	21	3,4	3,4	85,4	7,9	0,0
	beides	47	92	26	6,4	2,1	85,1	6,4	0,0
Länge der jetzigen Autobahnfahrt [km]	< 40	34	86	34	11,8	2,9	79,4	5,9	0,0
	40-300	137	92	26	6,6	1,5	85,4	6,6	0,0
	> 300	34	95	20	2,9	2,9	88,2	5,9	0,0
Zweck der jetzigen Autobahnfahrt	beruflich	145	91	27	6,9	2,8	84,1	6,2	0,0
	privat	60	93	26	6,7	0,0	86,7	6,7	0,0

Frage 18: Gilt Ihrer Meinung nach das Rechtsfahrgebot wenn man bereits mit der erlaubten Höchstgeschwindigkeit unterwegs ist?

[Zustimmung von nein, gilt nicht = 0% bis ja, gilt = 100%]

Gruppeneinteilung	Untergruppen	Fallzahl	Zustimmung in %	Standardabweichung	Verteilung der Antworten [%]				
					nein, gilt nicht	kommt drauf an	ja, gilt	weiß nicht	keine Aw.
Alle Befragten		205	93	24	5,4	3,4	86,8	4,4	0,0
Geschlecht	männlich	139	94	22	4,3	2,9	88,5	4,3	0,0
	weiblich	66	90	29	7,6	4,5	83,3	4,5	0,0
Alter [Jahre]	17-24	22	90	26	4,5	9,1	81,8	4,5	0,0
	25-44	70	94	24	5,7	0,0	88,6	5,7	0,0
	45-64	85	91	27	7,1	3,5	85,9	3,5	0,0
	> 64	25	96	14	0,0	8,0	88,0	4,0	0,0
Dauer des Führerscheinbesitzes [Jahre]	≤ 4	18	88	28	5,6	11,1	77,8	5,6	0,0
	5-14	33	97	18	3,0	0,0	93,9	3,0	0,0
	15-24	37	90	30	8,1	2,7	81,1	8,1	0,0
	> 24	114	93	24	5,3	3,5	87,7	3,5	0,0
Bildung	ohne Matura	90	88	30	7,8	7,8	77,8	6,7	0,0
	mit Matura	111	96	19	3,6	0,0	93,7	2,7	0,0
Beschäftigung	Vollzeit	130	91	27	6,9	2,3	85,4	5,4	0,0
	Teilzeit	21	97	11	0,0	4,8	85,7	9,5	0,0
	nicht berufstätig	10	95	16	0,0	10,0	90,0	0,0	0,0
	in Ausbildung	42	93	24	4,8	4,8	90,5	0,0	0,0
Wohnort	Österreich Ballungsraum	56	97	15	1,8	1,8	94,6	1,8	0,0
	Österreich Peripher	96	91	27	6,3	5,2	85,4	3,1	0,0
	Ausland	37	90	29	8,1	2,7	83,8	5,4	0,0
Befragungsort	Ostösterreich	153	94	21	3,9	3,3	90,2	2,6	0,0
	Westösterreich	52	87	32	9,6	3,8	76,9	9,6	0,0
Motorleistung des Pkw [kW]	≤ 60	34	97	17	2,9	0,0	97,1	0,0	0,0
	61-100	84	92	25	6,0	3,6	88,1	2,4	0,0
	> 100	74	96	19	2,7	2,7	89,2	5,4	0,0
jährlich gefahrene Kilometer [km/a]	< 10.000	35	93	25	5,7	2,9	91,4	0,0	0,0
	10.000-40.000	129	92	25	5,4	4,7	83,7	6,2	0,0
	> 40.000	38	95	23	5,3	0,0	92,1	2,6	0,0
Häufigkeit der Autobahnnutzung	mehrmals pro Monat	179	93	23	4,5	3,9	87,7	3,9	0,0
	mehrmals pro Jahr	22	85	37	13,6	0,0	77,3	9,1	0,0
	seltener	3	100	0	0,0	0,0	100,0	0,0	0,0
Autobahnfahrten vorwiegend	beruflich	68	94	24	5,9	0,0	89,7	4,4	0,0
	privat	89	91	24	4,5	7,9	84,3	3,4	0,0
	beides	47	93	25	6,4	0,0	87,2	6,4	0,0
Länge der jetzigen Autobahnfahrt [km]	< 40	34	86	32	8,8	8,8	76,5	5,9	0,0
	40-300	137	93	24	5,1	2,9	87,6	4,4	0,0
	> 300	34	97	17	2,9	0,0	94,1	2,9	0,0
Zweck der jetzigen Autobahnfahrt	beruflich	145	91	26	6,2	4,1	86,9	2,8	0,0
	privat	60	95	20	3,3	1,7	86,7	8,3	0,0

Frage 19: Sagen Sie mir bitte, ob folgende Aussage zum Rechtsfahrgebot auf Autobahnen Ihrer Meinung nach nicht zutrifft, eher nicht zutrifft, eher zutrifft oder zutrifft. Das Rechtsfahrgebot gibt es, um die Verkehrssicherheit zu erhöhen.

[Häufigkeit von trifft nicht zu = 0% bis trifft zu = 100%]

Gruppeneinteilung	Untergruppen	Fallzahl	Zustimmung in %	Standardabweichung	Verteilung der Antworten [%]				
					trifft nicht zu	trifft eher nicht zu	trifft eher zu	trifft zu	keine Aw.
Alle Befragten		205	91	22	2,9	2,4	14,6	79,5	0,5
Geschlecht	männlich	139	91	21	2,2	3,6	13,7	80,6	0,0
	weiblich	66	90	26	4,5	0,0	16,7	77,3	1,5
Alter [Jahre]	17-24	22	85	29	4,5	9,1	13,6	72,7	0,0
	25-44	70	91	20	2,9	0,0	18,6	78,6	0,0
	45-64	85	91	22	2,4	3,5	14,1	80,0	0,0
	> 64	25	97	9	0,0	0,0	8,0	92,0	0,0
Dauer des Führerscheinbesitzes [Jahre]	≤ 4	18	81	31	5,6	11,1	16,7	66,7	0,0
	5-14	33	92	20	3,0	0,0	15,2	81,8	0,0
	15-24	37	87	25	5,4	0,0	21,6	73,0	0,0
	> 24	114	93	17	0,9	2,6	12,3	84,2	0,0
Bildung	ohne Matura	90	89	25	4,4	4,4	10,0	81,1	0,0
	mit Matura	111	92	17	0,9	0,9	18,9	79,3	0,0
Beschäftigung	Vollzeit	130	91	24	4,6	1,5	10,0	83,8	0,0
	Teilzeit	21	90	15	0,0	0,0	28,6	71,4	0,0
	nicht berufstätig	10	77	27	0,0	20,0	30,0	50,0	0,0
	in Ausbildung	42	92	16	0,0	2,4	19,0	78,6	0,0
Wohnort	Österreich Ballungsraum	56	88	22	1,8	3,6	25,0	69,6	0,0
	Österreich Peripher	96	92	20	2,1	3,1	10,4	84,4	0,0
	Ausland	37	91	24	5,4	0,0	10,8	83,8	0,0
Befragungsort	Ostösterreich	153	91	22	2,0	3,3	13,1	81,0	0,7
	Westösterreich	52	88	26	5,8	0,0	19,2	75,0	0,0
Motorleistung des Pkw [kW]	≤ 60	34	95	12	0,0	0,0	14,7	85,3	0,0
	61-100	84	92	22	3,6	1,2	9,5	85,7	0,0
	> 100	74	85	26	4,1	5,4	21,6	68,9	0,0
jährlich gefahrene Kilometer [km/a]	< 10.000	35	89	18	0,0	2,9	28,6	68,6	0,0
	10.000-40.000	129	90	22	3,1	2,3	14,7	79,8	0,0
	> 40.000	38	94	23	5,3	0,0	2,6	92,1	0,0
Häufigkeit der Autobahnnutzung	mehrmals pro Monat	179	90	23	3,4	2,2	15,1	79,3	0,0
	mehrmals pro Jahr	22	94	17	0,0	4,5	9,1	86,4	0,0
	seltener	3	89	19	0,0	0,0	33,3	66,7	0,0
Autobahnfahrten vorwiegend	beruflich	68	92	23	4,4	1,5	8,8	85,3	0,0
	privat	89	89	22	2,2	4,5	18,0	75,3	0,0
	beides	47	92	19	2,1	0,0	17,0	80,9	0,0
Länge der jetzigen Autobahnfahrt [km]	< 40	34	86	29	5,9	5,9	11,8	76,5	0,0
	40-300	137	91	22	2,9	1,5	14,6	80,3	0,7
	> 300	34	92	17	0,0	2,9	17,6	79,4	0,0
Zweck der jetzigen Autobahnfahrt	beruflich	145	91	21	2,1	2,1	16,6	78,6	0,7
	privat	60	89	26	5,0	3,3	10,0	81,7	0,0

Frage 20: Sagen Sie mir bitte, ob folgende Aussage zum Rechtsfahrgebot auf Autobahnen Ihrer Meinung nach nicht zutrifft, eher nicht zutrifft, eher zutrifft oder zutrifft. Das Rechtsfahrgebot gibt es, um den Verkehr flüssiger zu halten.

[Häufigkeit von trifft nicht zu = 0% bis trifft zu = 100%]

Gruppeneinteilung	Untergruppen	Fallzahl	Zustimmung in %	Standardabweichung	Verteilung der Antworten [%]				
					trifft nicht zu	trifft eher nicht zu	trifft eher zu	trifft zu	keine Aw.
Alle Befragten		205	85	27	3,9	8,3	15,1	72,2	0,5
Geschlecht	männlich	139	84	29	5,8	7,2	15,1	71,9	0,0
	weiblich	66	88	25	0,0	10,6	15,2	72,7	1,5
Alter [Jahre]	17-24	22	95	16	0,0	4,5	4,5	90,9	0,0
	25-44	70	90	23	2,9	4,3	11,4	81,4	0,0
	45-64	85	82	28	4,7	9,4	21,2	64,7	0,0
	> 64	25	76	34	8,0	16,0	16,0	60,0	0,0
Dauer des Führerscheinbesitzes [Jahre]	≤ 4	18	91	22	0,0	11,1	5,6	83,3	0,0
	5-14	33	89	23	3,0	3,0	18,2	75,8	0,0
	15-24	37	90	23	2,7	5,4	10,8	81,1	0,0
	> 24	114	82	29	5,3	9,6	17,5	67,5	0,0
Bildung	ohne Matura	90	85	27	4,4	6,7	18,9	70,0	0,0
	mit Matura	111	86	27	3,6	9,0	12,6	74,8	0,0
Beschäftigung	Vollzeit	130	85	27	3,8	8,5	16,9	70,8	0,0
	Teilzeit	21	90	21	0,0	9,5	9,5	81,0	0,0
	nicht berufstätig	10	97	11	0,0	0,0	10,0	90,0	0,0
	in Ausbildung	42	82	31	7,1	9,5	14,3	69,0	0,0
Wohnort	Österreich Ballungsraum	56	83	30	7,1	7,1	14,3	71,4	0,0
	Österreich Peripher	96	83	28	4,2	9,4	18,8	67,7	0,0
	Ausland	37	91	20	0,0	8,1	10,8	81,1	0,0
Befragungsort	Ostösterreich	153	83	30	5,2	9,8	16,3	68,0	0,7
	Westösterreich	52	94	16	0,0	3,8	11,5	84,6	0,0
Motorleistung des Pkw [kW]	≤ 60	34	90	17	0,0	2,9	23,5	73,5	0,0
	61-100	84	81	30	4,8	14,3	13,1	67,9	0,0
	> 100	74	88	25	4,1	4,1	16,2	75,7	0,0
jährlich gefahrene Kilometer [km/a]	< 10.000	35	85	26	2,9	8,6	20,0	68,6	0,0
	10.000-40.000	129	84	28	4,7	9,3	14,7	71,3	0,0
	> 40.000	38	90	23	2,6	5,3	10,5	81,6	0,0
Häufigkeit der Autobahnnutzung	mehrmals pro Monat	179	85	28	4,5	8,4	14,5	72,6	0,0
	mehrmals pro Jahr	22	89	22	0,0	9,1	13,6	77,3	0,0
	seltener	3	78	19	0,0	0,0	66,7	33,3	0,0
Autobahnfahrten vorwiegend	beruflich	68	85	26	2,9	8,8	17,6	70,6	0,0
	privat	89	82	30	5,6	10,1	18,0	66,3	0,0
	beides	47	93	21	2,1	4,3	6,4	87,2	0,0
Länge der jetzigen Autobahnfahrt [km]	< 40	34	84	25	2,9	5,9	26,5	64,7	0,0
	40-300	137	87	26	2,9	8,0	13,1	75,2	0,7
	> 300	34	79	34	8,8	11,8	11,8	67,6	0,0
Zweck der jetzigen Autobahnfahrt	beruflich	145	85	28	3,4	9,0	16,6	70,3	0,7
	privat	60	87	28	5,0	6,7	11,7	76,7	0,0

Frage 21: Sagen Sie mir bitte, ob folgende Aussage zum Rechtsfahrgebot auf Autobahnen Ihrer Meinung nach nicht zutrifft, eher nicht zutrifft, eher zutrifft oder zutrifft. Das Rechtsfahrgebot bringt auf Autobahnen nichts.
[Häufigkeit von trifft nicht zu = 0% bis trifft zu = 100%]

Gruppeneinteilung	Untergruppen	Fallzahl	Zustimmung in %	Standardabweichung	Verteilung der Antworten [%]				
					trifft nicht zu	trifft eher nicht zu	trifft eher zu	trifft zu	keine Aw.
Alle Befragten		205	11	27	81,0	9,3	2,9	6,3	0,5
Geschlecht	männlich	139	11	27	82,0	8,6	3,6	5,8	0,0
	weiblich	66	12	28	78,8	10,6	1,5	7,6	1,5
Alter [Jahre]	17-24	22	5	21	95,5	0,0	0,0	4,5	0,0
	25-44	70	11	27	80,0	11,4	2,9	5,7	0,0
	45-64	85	13	30	80,0	8,2	3,5	8,2	0,0
	> 64	25	11	25	80,0	12,0	4,0	4,0	0,0
Dauer des Führerscheinbesitzes [Jahre]	≤ 4	18	2	8	94,4	5,6	0,0	0,0	0,0
	5-14	33	12	30	81,8	9,1	0,0	9,1	0,0
	15-24	37	14	31	78,4	8,1	5,4	8,1	0,0
	> 24	114	12	27	80,7	9,6	3,5	6,1	0,0
Bildung	ohne Matura	90	14	30	78,9	8,9	4,4	7,8	0,0
	mit Matura	111	10	25	83,8	9,0	1,8	5,4	0,0
Beschäftigung	Vollzeit	130	13	30	79,2	9,2	3,8	7,7	0,0
	Teilzeit	21	2	7	95,2	4,8	0,0	0,0	0,0
	nicht berufstätig	10	0	0	100,0	0,0	0,0	0,0	0,0
	in Ausbildung	42	13	28	78,6	11,9	2,4	7,1	0,0
Wohnort	Österreich Ballungsraum	56	8	20	82,1	12,5	3,6	1,8	0,0
	Österreich Peripher	96	9	24	83,3	9,4	3,1	4,2	0,0
	Ausland	37	23	40	73,0	5,4	2,7	18,9	0,0
Befragungsort	Ostösterreich	153	8	20	82,4	11,8	3,3	2,0	0,7
	Westösterreich	52	21	40	76,9	1,9	1,9	19,2	0,0
Motorleistung des Pkw [kW]	≤ 60	34	5	17	91,2	2,9	5,9	0,0	0,0
	61-100	84	8	24	85,7	8,3	1,2	4,8	0,0
	> 100	74	16	33	75,7	10,8	2,7	10,8	0,0
jährlich gefahrene Kilometer [km/a]	< 10.000	35	3	9	91,4	8,6	0,0	0,0	0,0
	10.000-40.000	129	14	31	79,1	8,5	3,1	9,3	0,0
	> 40.000	38	11	23	78,9	13,2	5,3	2,6	0,0
Häufigkeit der Autobahnnutzung	mehrmals pro Monat	179	12	29	80,4	8,9	3,4	7,3	0,0
	mehrmals pro Jahr	22	5	12	86,4	13,6	0,0	0,0	0,0
	seltener	3	0	0	100,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Autobahnfahrten vorwiegend	beruflich	68	10	25	82,4	8,8	4,4	4,4	0,0
	privat	89	13	30	80,9	7,9	2,2	9,0	0,0
	beides	47	10	24	80,9	12,8	2,1	4,3	0,0
Länge der jetzigen Autobahnfahrt [km]	< 40	34	12	28	82,4	5,9	5,9	5,9	0,0
	40-300	137	12	27	78,8	11,7	2,9	5,8	0,7
	> 300	34	10	29	88,2	2,9	0,0	8,8	0,0
Zweck der jetzigen Autobahnfahrt	beruflich	145	10	26	83,4	7,6	2,1	6,2	0,7
	privat	60	14	29	75,0	13,3	5,0	6,7	0,0

Frage 22: In unserem Forschungsprojekt geht es um das Linksfahren. Darunter verstehen wir das Fahren auf dem linken oder mittleren Fahrstreifen, obwohl man eigentlich nach rechts wechseln könnte. Wie oft beobachten Sie, dass Autofahrer auf dem linken Fahrstreifen fahren, obwohl Sie die Möglichkeit hätten nach rechts zu wechseln? Nie, selten, häufig oder sehr oft?

[Häufigkeit von nie = 0% bis sehr oft = 100%]

Gruppeneinteilung	Untergruppen	Fallzahl	Häufigkeit in %	Standardabweichung	Verteilung der Antworten [%]				
					nie	selten	häufig	sehr oft	keine Aw.
Alle Befragten		205	73	24	1,0	15,1	47,3	35,6	1,0
Geschlecht	männlich	139	72	24	1,4	15,8	48,2	34,5	0,0
	weiblich	66	75	26	0,0	13,6	45,5	37,9	3,0
Alter [Jahre]	17-24	22	74	20	0,0	9,1	59,1	31,8	0,0
	25-44	70	71	24	0,0	20,0	47,1	32,9	0,0
	45-64	85	76	24	1,2	11,8	43,5	43,5	0,0
	> 64	25	67	29	4,0	16,0	52,0	24,0	4,0
Dauer des Führerscheinbesitzes [Jahre]	≤ 4	18	72	21	0,0	11,1	61,1	27,8	0,0
	5-14	33	75	20	0,0	9,1	57,6	33,3	0,0
	15-24	37	68	26	0,0	27,0	40,5	32,4	0,0
	> 24	114	74	26	1,8	13,2	44,7	39,5	0,9
Bildung	ohne Matura	90	77	25	1,1	11,1	42,2	44,4	1,1
	mit Matura	111	70	24	0,9	18,0	51,4	29,7	0,0
Beschäftigung	Vollzeit	130	74	23	0,0	15,4	46,9	37,7	0,0
	Teilzeit	21	68	25	4,8	9,5	61,9	23,8	0,0
	nicht berufstätig	10	73	26	0,0	20,0	40,0	40,0	0,0
	in Ausbildung	42	72	28	2,4	14,3	45,2	35,7	2,4
Wohnort	Österreich Ballungsraum	56	73	24	1,8	12,5	50,0	35,7	0,0
	Österreich Peripher	96	75	24	0,0	13,5	45,8	39,6	1,0
	Ausland	37	75	23	0,0	13,5	48,6	37,8	0,0
Befragungsort	Ostösterreich	153	76	24	0,7	9,8	48,4	39,9	1,3
	Westösterreich	52	63	26	1,9	30,8	44,2	23,1	0,0
Motorleistung des Pkw [kW]	≤ 60	34	74	29	2,9	11,8	44,1	38,2	2,9
	61-100	84	73	22	1,2	10,7	54,8	33,3	0,0
	> 100	74	72	25	0,0	21,6	40,5	37,8	0,0
jährlich gefahrene Kilometer [km/a]	< 10.000	35	69	28	2,9	17,1	48,6	28,6	2,9
	10.000-40.000	129	74	24	0,8	14,7	47,3	37,2	0,0
	> 40.000	38	75	23	0,0	13,2	47,4	39,5	0,0
Häufigkeit der Autobahnnutzung	mehrmals pro Monat	179	74	24	0,6	14,5	46,9	37,4	0,6
	mehrmals pro Jahr	22	65	26	4,5	18,2	54,5	22,7	0,0
	seltener	3	67	33	0,0	33,3	33,3	33,3	0,0
Autobahnfahrten vorwiegend	beruflich	68	79	21	0,0	8,8	45,6	45,6	0,0
	privat	89	69	27	2,2	21,3	43,8	31,5	1,1
	beides	47	72	21	0,0	12,8	57,4	29,8	0,0
Länge der jetzigen Autobahnfahrt [km]	< 40	34	73	29	0,0	23,5	32,4	41,2	2,9
	40-300	137	73	24	1,5	11,7	51,8	34,3	0,7
	> 300	34	72	25	0,0	20,6	44,1	35,3	0,0
Zweck der jetzigen Autobahnfahrt	beruflich	145	71	25	1,4	15,9	49,0	32,4	1,4
	privat	60	77	23	0,0	13,3	43,3	43,3	0,0

Frage 23: In unserem Forschungsprojekt geht es um das Linksfahren. Darunter verstehen wir das Fahren auf dem linken oder mittleren Fahrstreifen, obwohl man eigentlich nach rechts wechseln könnte. Wie oft kommt es vor, dass Sie selbst auf dem linken Fahrstreifen fahren, obwohl Sie eigentlich nach rechts wechseln könnten?

[Häufigkeit von nie = 0% bis sehr oft = 100%]

Gruppeneinteilung	Untergruppen	Fallzahl	Häufigkeit in %	Standardabweichung	Verteilung der Antworten [%]				
					nie	selten	häufig	sehr oft	keine Aw.
Alle Befragten		205	30	26	32,2	48,8	15,1	2,9	1,0
Geschlecht	männlich	139	27	24	36,7	48,9	12,2	2,2	0,0
	weiblich	66	36	27	22,7	48,5	21,2	4,5	3,0
Alter [Jahre]	17-24	22	35	30	31,8	36,4	27,3	4,5	0,0
	25-44	70	31	28	32,9	47,1	14,3	5,7	0,0
	45-64	85	29	23	29,4	54,1	15,3	1,2	0,0
	> 64	25	21	21	44,0	48,0	8,0	0,0	0,0
Dauer des Führerscheinbesitzes [Jahre]	≤ 4	18	33	30	33,3	38,9	22,2	5,6	0,0
	5-14	33	33	28	30,3	42,4	24,2	3,0	0,0
	15-24	37	27	27	37,8	48,6	8,1	5,4	0,0
	> 24	114	29	24	31,6	52,6	14,0	1,8	0,0
Bildung	ohne Matura	90	27	26	36,7	50,0	8,9	4,4	0,0
	mit Matura	111	32	25	28,8	48,6	20,7	1,8	0,0
Beschäftigung	Vollzeit	130	30	26	31,5	48,5	16,2	3,1	0,8
	Teilzeit	21	30	26	28,6	57,1	9,5	4,8	0,0
	nicht berufstätig	10	33	27	30,0	40,0	30,0	0,0	0,0
	in Ausbildung	42	26	25	38,1	47,6	11,9	2,4	0,0
Wohnort	Österreich Ballungsraum	56	32	22	23,2	57,1	17,9	0,0	1,8
	Österreich Peripher	96	31	29	35,4	43,8	14,6	6,3	0,0
	Ausland	37	27	21	29,7	59,5	10,8	0,0	0,0
Befragungsort	Ostösterreich	153	33	26	26,8	50,3	17,6	3,9	1,3
	Westösterreich	52	20	21	48,1	44,2	7,7	0,0	0,0
Motorleistung des Pkw [kW]	≤ 60	34	31	23	26,5	52,9	20,6	0,0	0,0
	61-100	84	30	26	31,0	51,2	11,9	4,8	1,2
	> 100	74	28	27	39,2	40,5	17,6	2,7	0,0
jährlich gefahrene Kilometer [km/a]	< 10.000	35	30	24	31,4	48,6	20,0	0,0	0,0
	10.000-40.000	129	31	27	31,0	48,1	15,5	4,7	0,8
	> 40.000	38	25	21	36,8	52,6	10,5	0,0	0,0
Häufigkeit der Autobahnnutzung	mehrmals pro Monat	179	30	26	31,8	49,7	14,5	3,4	0,6
	mehrmals pro Jahr	22	27	24	36,4	45,5	18,2	0,0	0,0
	seltener	3	33	33	33,3	33,3	33,3	0,0	0,0
Autobahnfahrten vorwiegend	beruflich	68	27	25	33,8	51,5	10,3	2,9	1,5
	privat	89	30	25	33,7	44,9	20,2	1,1	0,0
	beides	47	33	27	27,7	53,2	12,8	6,4	0,0
Länge der jetzigen Autobahnfahrt [km]	< 40	34	29	28	35,3	47,1	11,8	5,9	0,0
	40-300	137	26	24	35,8	48,9	12,4	1,5	1,5
	> 300	34	42	26	14,7	50,0	29,4	5,9	0,0
Zweck der jetzigen Autobahnfahrt	beruflich	145	28	25	35,2	46,9	15,2	2,1	0,7
	privat	60	33	26	25,0	53,3	15,0	5,0	1,7

Frage 24: In unserem Forschungsprojekt geht es um das Linksfahren. Darunter verstehen wir das Fahren auf dem linken oder mittleren Fahrstreifen, obwohl man eigentlich nach rechts wechseln könnte. Und wie oft fühlen Sie sich durch das Linksfahren anderer gestört?

[Häufigkeit von nie = 0% bis sehr oft = 100%]

Gruppeneinteilung	Untergruppen	Fallzahl	Häufigkeit in %	Standardabweichung	Verteilung der Antworten [%]				
					nie	selten	häufig	sehr oft	keine Aw.
Alle Befragten		205	43	33	26,3	30,2	30,2	12,7	0,5
Geschlecht	männlich	139	46	33	23,0	30,9	30,9	15,1	0,0
	weiblich	66	37	32	33,3	28,8	28,8	7,6	1,5
Alter [Jahre]	17-24	22	38	28	22,7	45,5	27,3	4,5	0,0
	25-44	70	46	34	24,3	27,1	34,3	14,3	0,0
	45-64	85	44	36	29,4	25,9	28,2	16,5	0,0
	> 64	25	39	28	24,0	40,0	32,0	4,0	0,0
Dauer des Führerscheinbesitzes [Jahre]	≤ 4	18	37	23	16,7	55,6	27,8	0,0	0,0
	5-14	33	54	36	21,2	21,2	33,3	24,2	0,0
	15-24	37	41	34	29,7	27,0	32,4	10,8	0,0
	> 24	114	42	33	28,1	29,8	29,8	12,3	0,0
Bildung	ohne Matura	90	43	36	31,1	24,4	28,9	15,6	0,0
	mit Matura	111	44	31	22,5	34,2	32,4	10,8	0,0
Beschäftigung	Vollzeit	130	45	35	27,7	25,4	32,3	14,6	0,0
	Teilzeit	21	40	27	19,0	47,6	28,6	4,8	0,0
	nicht berufstätig	10	43	27	10,0	60,0	20,0	10,0	0,0
	in Ausbildung	42	40	34	31,0	28,6	28,6	11,9	0,0
Wohnort	Österreich Ballungsraum	56	45	34	25,0	30,4	28,6	16,1	0,0
	Österreich Peripher	96	43	34	28,1	29,2	29,2	13,5	0,0
	Ausland	37	45	32	21,6	32,4	35,1	10,8	0,0
Befragungsort	Ostösterreich	153	45	34	24,2	30,7	29,4	15,0	0,7
	Westösterreich	52	37	31	32,7	28,8	32,7	5,8	0,0
Motorleistung des Pkw [kW]	≤ 60	34	47	33	20,6	32,4	32,4	14,7	0,0
	61-100	84	46	33	23,8	27,4	35,7	13,1	0,0
	> 100	74	40	34	31,1	31,1	24,3	13,5	0,0
jährlich gefahrene Kilometer [km/a]	< 10.000	35	44	34	25,7	31,4	28,6	14,3	0,0
	10.000-40.000	129	41	32	27,9	30,2	32,6	9,3	0,0
	> 40.000	38	51	36	21,1	28,9	26,3	23,7	0,0
Häufigkeit der Autobahnnutzung	mehrmals pro Monat	179	44	33	25,1	30,7	30,7	13,4	0,0
	mehrmals pro Jahr	22	41	32	27,3	31,8	31,8	9,1	0,0
	seltener	3	0	0	100,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Autobahnfahrten vorwiegend	beruflich	68	51	35	20,6	25,0	33,8	20,6	0,0
	privat	89	38	31	29,2	34,8	29,2	6,7	0,0
	beides	47	41	34	29,8	29,8	27,7	12,8	0,0
Länge der jetzigen Autobahnfahrt [km]	< 40	34	48	38	29,4	17,6	32,4	20,6	0,0
	40-300	137	45	34	24,8	29,9	30,7	13,9	0,7
	> 300	34	32	25	29,4	44,1	26,5	0,0	0,0
Zweck der jetzigen Autobahnfahrt	beruflich	145	41	33	28,3	29,0	31,7	10,3	0,7
	privat	60	47	34	21,7	33,3	26,7	18,3	0,0

Frage 25a-1: Beobachten Sie das Linksfahren eher auf Stadtautobahnen oder eher auf Überlandautobahnen oder macht das für Sie keinen Unterschied?

		Verteilung der Antworten [%]					
Gruppeneinteilung	Untergruppen	Fallzahl	Stadt	Land	beide	weder / noch	keine Antwort
Alle Befragten *		53	32,1	32,1	34,0	1,9	0,0
Geschlecht	männlich	32	34,4	28,1	34,4	3,1	0,0
	weiblich	21	28,6	38,1	33,3	0,0	0,0
Alter [Jahre]	17-24	4	25,0	75,0	0,0	0,0	0,0
	25-44	17	11,8	52,9	35,3	0,0	0,0
	45-64	25	52,0	16,0	32,0	0,0	0,0
	> 64	6	16,7	16,7	50,0	16,7	0,0
Dauer des Führerscheinbesitzes [Jahre]	≤ 4	3	33,3	66,7	0,0	0,0	0,0
	5-14	6	16,7	33,3	50,0	0,0	0,0
	15-24	11	9,1	63,6	27,3	0,0	0,0
	> 24	32	43,8	18,8	34,4	3,1	0,0
Bildung	ohne Matura	28	39,3	25,0	32,1	3,6	0,0
	mit Matura	24	25,0	41,7	33,3	0,0	0,0
Beschäftigung	Vollzeit	35	31,4	37,1	31,4	0,0	0,0
	Teilzeit	4	25,0	50,0	25,0	0,0	0,0
	nicht berufstätig	1	100,0	0,0	0,0	0,0	0,0
	in Ausbildung	13	30,8	15,4	46,2	7,7	0,0
Wohnort	Österreich Ballungsraum	14	35,7	28,6	35,7	0,0	0,0
	Österreich Peripher	26	42,3	19,2	34,6	3,8	0,0
	Ausland	8	0,0	62,5	37,5	0,0	0,0
Befragungsort	Ostösterreich	36	36,1	19,4	41,7	2,8	0,0
	Westösterreich	17	23,5	58,8	17,6	0,0	0,0
Motorleistung des Pkw [kW]	≤ 60	6	33,3	33,3	33,3	0,0	0,0
	61-100	20	25,0	30,0	40,0	5,0	0,0
	> 100	23	43,5	30,4	26,1	0,0	0,0
jährlich gefahrene Kilometer [km/a]	< 10.000	9	11,1	22,2	66,7	0,0	0,0
	10.000-40.000	35	34,3	34,3	28,6	2,9	0,0
	> 40.000	8	37,5	37,5	25,0	0,0	0,0
Häufigkeit der Autobahnnutzung	mehrmals pro Monat	44	34,1	31,8	31,8	2,3	0,0
	mehrmals pro Jahr	6	33,3	50,0	16,7	0,0	0,0
	seltener	3	0,0	0,0	100,0	0,0	0,0
Autobahnfahrten vorwiegend	beruflich	14	35,7	35,7	28,6	0,0	0,0
	privat	26	38,5	19,2	38,5	3,8	0,0
	beides	13	15,4	53,8	30,8	0,0	0,0
Länge der jetzigen Autobahnfahrt [km]	< 40	10	40,0	30,0	30,0	0,0	0,0
	40-300	33	33,3	33,3	30,3	3,0	0,0
	> 300	10	20,0	30,0	50,0	0,0	0,0
Zweck der jetzigen Autobahnfahrt	beruflich	40	30,0	35,0	32,5	2,5	0,0
	privat	13	38,5	23,1	38,5	0,0	0,0

*nur Personen, die auf Frage 24 (Wie oft fühlen Sie sich durch das Linksfahren anderer gestört?) mit nie geantwortet haben.

Frage 25a-2: Beobachten Sie das Linksfahren eher bei wenig Verkehr oder bei viel Verkehr?

		Verteilung der Antworten [%]					
Gruppeneinteilung	Untergruppen	Fallzahl	wenig	viele	beide	weder / noch	keine Antwort
Alle Befragten *		53	20,8	47,2	30,2	1,9	0,0
Geschlecht	männlich	32	18,8	43,8	34,4	3,1	0,0
	weiblich	21	23,8	52,4	23,8	0,0	0,0
Alter [Jahre]	17-24	4	25,0	75,0	0,0	0,0	0,0
	25-44	17	17,6	47,1	35,3	0,0	0,0
	45-64	25	28,0	40,0	28,0	4,0	0,0
	> 64	6	0,0	50,0	50,0	0,0	0,0
Dauer des Führerscheinbesitzes [Jahre]	≤ 4	3	33,3	66,7	0,0	0,0	0,0
	5-14	6	0,0	66,7	33,3	0,0	0,0
	15-24	11	27,3	27,3	45,5	0,0	0,0
	> 24	32	21,9	46,9	28,1	3,1	0,0
Bildung	ohne Matura	28	17,9	46,4	32,1	3,6	0,0
	mit Matura	24	25,0	45,8	29,2	0,0	0,0
Beschäftigung	Vollzeit	35	25,7	40,0	31,4	2,9	0,0
	Teilzeit	4	0,0	75,0	25,0	0,0	0,0
	nicht berufstätig	1	0,0	100,0	0,0	0,0	0,0
	in Ausbildung	13	15,4	53,8	30,8	0,0	0,0
Wohnort	Österreich Ballungsraum	14	21,4	28,6	42,9	7,1	0,0
	Österreich Peripher	26	19,2	65,4	15,4	0,0	0,0
	Ausland	8	12,5	25,0	62,5	0,0	0,0
Befragungsort	Ostösterreich	36	19,4	44,4	33,3	2,8	0,0
	Westösterreich	17	23,5	52,9	23,5	0,0	0,0
Motorleistung des Pkw [kW]	≤ 60	6	16,7	50,0	33,3	0,0	0,0
	61-100	20	25,0	55,0	20,0	0,0	0,0
	> 100	23	17,4	39,1	39,1	4,3	0,0
jährlich gefahrene Kilometer [km/a]	< 10.000	9	11,1	55,6	33,3	0,0	0,0
	10.000-40.000	35	22,9	48,6	28,6	0,0	0,0
	> 40.000	8	25,0	25,0	37,5	12,5	0,0
Häufigkeit der Autobahnnutzung	mehrmals pro Monat	44	20,5	45,5	31,8	2,3	0,0
	mehrmals pro Jahr	6	33,3	33,3	33,3	0,0	0,0
	seltener	3	0,0	100,0	0,0	0,0	0,0
Autobahnfahrten vorwiegend	beruflich	14	14,3	50,0	28,6	7,1	0,0
	privat	26	15,4	53,8	30,8	0,0	0,0
	beides	13	38,5	30,8	30,8	0,0	0,0
Länge der jetzigen Autobahnfahrt [km]	< 40	10	0,0	70,0	20,0	10,0	0,0
	40-300	33	30,3	39,4	30,3	0,0	0,0
	> 300	10	10,0	50,0	40,0	0,0	0,0
Zweck der jetzigen Autobahnfahrt	beruflich	40	22,5	47,5	30,0	0,0	0,0
	privat	13	15,4	46,2	30,8	7,7	0,0

*nur Personen, die auf Frage 24 (Wie oft fühlen Sie sich durch das Linksfahren anderer gestört?) mit nie geantwortet haben.

Frage 25a-3: Beobachten Sie das Linksfahren eher im Bereich von Auf- oder Abfahrten oder eher auf freier Strecke?

Gruppeneinteilung		Untergruppen	Fallzahl	Verteilung der Antworten [%]				
				Ab- /Auffahrten	freie Strecke	beide	weder / noch	keine Antwort
Alle Befragten *			53	20,8	56,6	20,8	1,9	0,0
Geschlecht	männlich		32	28,1	53,1	15,6	3,1	0,0
	weiblich		21	9,5	61,9	28,6	0,0	0,0
Alter [Jahre]	17-24		4	75,0	25,0	0,0	0,0	0,0
	25-44		17	5,9	70,6	17,6	5,9	0,0
	45-64		25	20,0	60,0	20,0	0,0	0,0
	> 64		6	33,3	33,3	33,3	0,0	0,0
Dauer des Führerscheinbesitzes [Jahre]	≤ 4		3	100,0	0,0	0,0	0,0	0,0
	5-14		6	0,0	83,3	16,7	0,0	0,0
	15-24		11	9,1	63,6	18,2	9,1	0,0
	> 24		32	21,9	56,3	21,9	0,0	0,0
Bildung	ohne Matura		28	17,9	57,1	25,0	0,0	0,0
	mit Matura		24	25,0	58,3	12,5	4,2	0,0
Beschäftigung	Vollzeit		35	22,9	57,1	17,1	2,9	0,0
	Teilzeit		4	25,0	75,0	0,0	0,0	0,0
	nicht berufstätig		1	0,0	100,0	0,0	0,0	0,0
	in Ausbildung		13	15,4	46,2	38,5	0,0	0,0
Wohnort	Österreich Ballungsraum		14	28,6	50,0	21,4	0,0	0,0
	Österreich Peripher		26	19,2	53,8	23,1	3,8	0,0
	Ausland		8	12,5	62,5	25,0	0,0	0,0
Befragungsort	Ostösterreich		36	19,4	55,6	25,0	0,0	0,0
	Westösterreich		17	23,5	58,8	11,8	5,9	0,0
Motorleistung des Pkw [kW]	≤ 60		6	33,3	50,0	16,7	0,0	0,0
	61-100		20	15,0	55,0	25,0	5,0	0,0
	> 100		23	26,1	56,5	17,4	0,0	0,0
jährlich gefahrene Kilometer [km/a]	< 10.000		9	11,1	55,6	33,3	0,0	0,0
	10.000-40.000		35	22,9	57,1	17,1	2,9	0,0
	> 40.000		8	25,0	50,0	25,0	0,0	0,0
Häufigkeit der Autobahnnutzung	mehrmals pro Monat		44	18,2	61,4	18,2	2,3	0,0
	mehrmals pro Jahr		6	50,0	33,3	16,7	0,0	0,0
	seltener		3	0,0	33,3	66,7	0,0	0,0
Autobahnfahrten vorwiegend	beruflich		14	28,6	50,0	21,4	0,0	0,0
	privat		26	19,2	53,8	26,9	0,0	0,0
	beides		13	15,4	69,2	7,7	7,7	0,0
Länge der jetzigen Autobahnfahrt [km]	< 40		10	30,0	40,0	20,0	10,0	0,0
	40-300		33	21,2	63,6	15,2	0,0	0,0
	> 300		10	10,0	50,0	40,0	0,0	0,0
Zweck der jetzigen Autobahnfahrt	beruflich		40	17,5	62,5	17,5	2,5	0,0
	privat		13	30,8	38,5	30,8	0,0	0,0

*nur Personen, die auf Frage 24 (Wie oft fühlen Sie sich durch das Linksfahren anderer gestört?) mit nie geantwortet haben.

Frage 25a-4: Beobachten Sie das Linksfahren eher auf 2-streifigen Autobahnen oder eher auf 3-streifigen Autobahnen? Hinweis: 3- oder mehrstreifige Autobahnen

		Verteilung der Antworten [%]					
Gruppeneinteilung	Untergruppen	Fallzahl	2-streifig	3-streifig	beide	weder / noch	keine Antwort
Alle Befragten *		53	15,1	37,7	45,3	1,9	0,0
Geschlecht	männlich	32	15,6	34,4	50,0	0,0	0,0
	weiblich	21	14,3	42,9	38,1	4,8	0,0
Alter [Jahre]	17-24	4	25,0	25,0	25,0	25,0	0,0
	25-44	17	11,8	35,3	52,9	0,0	0,0
	45-64	25	20,0	44,0	36,0	0,0	0,0
	> 64	6	0,0	16,7	83,3	0,0	0,0
Dauer des Führerscheinbesitzes [Jahre]	≤ 4	3	33,3	0,0	33,3	33,3	0,0
	5-14	6	16,7	33,3	50,0	0,0	0,0
	15-24	11	9,1	36,4	54,5	0,0	0,0
	> 24	32	15,6	40,6	43,8	0,0	0,0
Bildung	ohne Matura	28	17,9	35,7	42,9	3,6	0,0
	mit Matura	24	12,5	37,5	50,0	0,0	0,0
Beschäftigung	Vollzeit	35	14,3	42,9	40,0	2,9	0,0
	Teilzeit	4	25,0	50,0	25,0	0,0	0,0
	nicht berufstätig	1	100,0	0,0	0,0	0,0	0,0
	in Ausbildung	13	7,7	23,1	69,2	0,0	0,0
Wohnort	Österreich Ballungsraum	14	21,4	35,7	42,9	0,0	0,0
	Österreich Peripher	26	7,7	50,0	38,5	3,8	0,0
	Ausland	8	12,5	12,5	75,0	0,0	0,0
Befragungsort	Ostösterreich	36	5,6	44,4	47,2	2,8	0,0
	Westösterreich	17	35,3	23,5	41,2	0,0	0,0
Motorleistung des Pkw [kW]	≤ 60	6	0,0	33,3	50,0	16,7	0,0
	61-100	20	5,0	45,0	50,0	0,0	0,0
	> 100	23	21,7	34,8	43,5	0,0	0,0
jährlich gefahrene Kilometer [km/a]	< 10.000	9	11,1	22,2	66,7	0,0	0,0
	10.000-40.000	35	11,4	48,6	37,1	2,9	0,0
	> 40.000	8	25,0	12,5	62,5	0,0	0,0
Häufigkeit der Autobahnnutzung	mehrmals pro Monat	44	15,9	36,4	47,7	0,0	0,0
	mehrmals pro Jahr	6	16,7	33,3	33,3	16,7	0,0
	seltener	3	0,0	66,7	33,3	0,0	0,0
Autobahnfahrten vorwiegend	beruflich	14	14,3	57,1	28,6	0,0	0,0
	privat	26	15,4	34,6	46,2	3,8	0,0
	beides	13	15,4	23,1	61,5	0,0	0,0
Länge der jetzigen Autobahnfahrt [km]	< 40	10	10,0	50,0	40,0	0,0	0,0
	40-300	33	15,2	36,4	45,5	3,0	0,0
	> 300	10	20,0	30,0	50,0	0,0	0,0
Zweck der jetzigen Autobahnfahrt	beruflich	40	15,0	35,0	47,5	2,5	0,0
	privat	13	15,4	46,2	38,5	0,0	0,0

*nur Personen, die auf Frage 24 (Wie oft fühlen Sie sich durch das Linksfahren anderer gestört?) mit nie geantwortet haben.

Frage 25a-5: Bei 3-streifigen Autobahnen: Beobachten Sie das Linksfahren eher auf dem ganz linken Fahrstreifen oder eher auf dem mittleren Fahrstreifen? Hinweis: 3- oder mehrstreifige Autobahnen

		Verteilung der Antworten [%]					
Gruppeneinteilung	Untergruppen	Fallzahl	links	mittlere	beide	weder / noch	keine Antwort
Alle Befragten *		53	18,9	60,4	20,8	0,0	0,0
Geschlecht	männlich	32	25,0	50,0	25,0	0,0	0,0
	weiblich	21	9,5	76,2	14,3	0,0	0,0
Alter [Jahre]	17-24	4	50,0	25,0	25,0	0,0	0,0
	25-44	17	0,0	70,6	29,4	0,0	0,0
	45-64	25	28,0	52,0	20,0	0,0	0,0
	> 64	6	16,7	83,3	0,0	0,0	0,0
Dauer des Führerscheinbesitzes [Jahre]	≤ 4	3	33,3	33,3	33,3	0,0	0,0
	5-14	6	16,7	50,0	33,3	0,0	0,0
	15-24	11	0,0	81,8	18,2	0,0	0,0
	> 24	32	25,0	56,3	18,8	0,0	0,0
Bildung	ohne Matura	28	25,0	50,0	25,0	0,0	0,0
	mit Matura	24	12,5	70,8	16,7	0,0	0,0
Beschäftigung	Vollzeit	35	17,1	54,3	28,6	0,0	0,0
	Teilzeit	4	50,0	50,0	0,0	0,0	0,0
	nicht berufstätig	1	0,0	100,0	0,0	0,0	0,0
	in Ausbildung	13	15,4	76,9	7,7	0,0	0,0
Wohnort	Österreich Ballungsraum	14	14,3	50,0	35,7	0,0	0,0
	Österreich Peripher	26	19,2	65,4	15,4	0,0	0,0
	Ausland	8	25,0	50,0	25,0	0,0	0,0
Befragungsort	Ostösterreich	36	16,7	61,1	22,2	0,0	0,0
	Westösterreich	17	23,5	58,8	17,6	0,0	0,0
Motorleistung des Pkw [kW]	≤ 60	6	33,3	66,7	0,0	0,0	0,0
	61-100	20	20,0	55,0	25,0	0,0	0,0
	> 100	23	8,7	65,2	26,1	0,0	0,0
jährlich gefahrene Kilometer [km/a]	< 10.000	9	0,0	88,9	11,1	0,0	0,0
	10.000-40.000	35	25,7	54,3	20,0	0,0	0,0
	> 40.000	8	12,5	50,0	37,5	0,0	0,0
Häufigkeit der Autobahnnutzung	mehrmals pro Monat	44	15,9	61,4	22,7	0,0	0,0
	mehrmals pro Jahr	6	50,0	33,3	16,7	0,0	0,0
	seltener	3	0,0	100,0	0,0	0,0	0,0
Autobahnfahrten vorwiegend	beruflich	14	35,7	35,7	28,6	0,0	0,0
	privat	26	11,5	69,2	19,2	0,0	0,0
	beides	13	15,4	69,2	15,4	0,0	0,0
Länge der jetzigen Autobahnfahrt [km]	< 40	10	20,0	40,0	40,0	0,0	0,0
	40-300	33	18,2	66,7	15,2	0,0	0,0
	> 300	10	20,0	60,0	20,0	0,0	0,0
Zweck der jetzigen Autobahnfahrt	beruflich	40	17,5	65,0	17,5	0,0	0,0
	privat	13	23,1	46,2	30,8	0,0	0,0

*nur Personen, die auf Frage 24 (Wie oft fühlen Sie sich durch das Linksfahren anderer gestört?) mit nie geantwortet haben.

Frage 25b-1: Stört Sie das Linksfahren eher auf Stadtautobahnen oder eher auf Überlandautobahnen oder macht das für Sie keinen Unterschied?

		Verteilung der Antworten [%]					
Gruppeneinteilung	Untergruppen	Fallzahl	Stadt	Land	beide	weder / noch	keine Antwort
Alle Befragten *		151	12,6	49,7	35,1	2,0	0,7
Geschlecht	männlich	107	11,2	49,5	36,4	1,9	0,9
	weiblich	44	15,9	50,0	31,8	2,3	0,0
Alter [Jahre]	17-24	18	16,7	38,9	38,9	5,6	0,0
	25-44	53	11,3	50,9	34,0	3,8	0,0
	45-64	60	10,0	56,7	31,7	0,0	1,7
	> 64	19	15,8	36,8	47,4	0,0	0,0
Dauer des Führerscheinbesitzes [Jahre]	≤ 4	15	13,3	46,7	33,3	6,7	0,0
	5-14	27	7,4	44,4	40,7	7,4	0,0
	15-24	26	15,4	50,0	34,6	0,0	0,0
	> 24	82	12,2	52,4	34,1	0,0	1,2
Bildung	ohne Matura	62	11,3	41,9	46,8	0,0	0,0
	mit Matura	87	12,6	56,3	26,4	3,4	1,1
Beschäftigung	Vollzeit	95	13,7	48,4	35,8	2,1	0,0
	Teilzeit	17	5,9	64,7	29,4	0,0	0,0
	nicht berufstätig	9	11,1	33,3	44,4	11,1	0,0
	in Ausbildung	29	10,3	51,7	34,5	0,0	3,4
Wohnort	Österreich Ballungsraum	42	16,7	38,1	42,9	2,4	0,0
	Österreich Peripher	70	11,4	60,0	27,1	1,4	0,0
	Ausland	29	6,9	44,8	44,8	0,0	3,4
Befragungsort	Ostösterreich	116	11,2	50,0	37,9	0,0	0,9
	Westösterreich	35	17,1	48,6	25,7	8,6	0,0
Motorleistung des Pkw [kW]	≤ 60	28	21,4	32,1	39,3	7,1	0,0
	61-100	64	12,5	43,8	43,8	0,0	0,0
	> 100	51	7,8	68,6	19,6	2,0	2,0
jährlich gefahrene Kilometer [km/a]	< 10.000	26	15,4	38,5	38,5	7,7	0,0
	10.000-40.000	94	11,7	47,9	38,3	1,1	1,1
	> 40.000	30	13,3	66,7	20,0	0,0	0,0
Häufigkeit der Autobahnnutzung	mehrmals pro Monat	135	13,3	51,1	33,3	1,5	0,7
	mehrmals pro Jahr	16	6,3	37,5	50,0	6,3	0,0
	seltener	0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Autobahnfahrten vorwiegend	beruflich	54	7,4	59,3	33,3	0,0	0,0
	privat	63	12,7	47,6	36,5	1,6	1,6
	beides	34	20,6	38,2	35,3	5,9	0,0
Länge der jetzigen Autobahnfahrt [km]	< 40	24	4,2	50,0	45,8	0,0	0,0
	40-300	103	14,6	52,4	30,1	2,9	0,0
	> 300	24	12,5	37,5	45,8	0,0	4,2
Zweck der jetzigen Autobahnfahrt	beruflich	104	14,4	48,1	34,6	1,9	1,0
	privat	47	8,5	53,2	36,2	2,1	0,0

*nur Personen, die auf Frage 24 (Wie oft fühlen Sie sich durch das Linksfahren anderer gestört?) mit selten, häufig oder sehr oft geantwortet haben.

Frage 25b-2: Stört Sie das Linksfahren eher bei wenig Verkehr oder bei viel Verkehr?

		Verteilung der Antworten [%]					
Gruppeneinteilung	Untergruppen	Fallzahl	wenig	viele	beide	weder / noch	keine Antwort
Alle Befragten *		151	40,4	34,4	24,5	0,7	0,0
Geschlecht	männlich	107	46,7	27,1	25,2	0,9	0,0
	weiblich	44	25,0	52,3	22,7	0,0	0,0
Alter [Jahre]	17-24	18	38,9	50,0	11,1	0,0	0,0
	25-44	53	37,7	32,1	28,3	1,9	0,0
	45-64	60	48,3	30,0	21,7	0,0	0,0
	> 64	19	21,1	42,1	36,8	0,0	0,0
Dauer des Führerscheinbesitzes [Jahre]	≤ 4	15	40,0	46,7	13,3	0,0	0,0
	5-14	27	48,1	14,8	33,3	3,7	0,0
	15-24	26	34,6	42,3	23,1	0,0	0,0
	> 24	82	39,0	36,6	24,4	0,0	0,0
Bildung	ohne Matura	62	40,3	22,6	35,5	1,6	0,0
	mit Matura	87	40,2	43,7	16,1	0,0	0,0
Beschäftigung	Vollzeit	95	42,1	32,6	25,3	0,0	0,0
	Teilzeit	17	41,2	41,2	17,6	0,0	0,0
	nicht berufstätig	9	44,4	33,3	22,2	0,0	0,0
	in Ausbildung	29	31,0	37,9	27,6	3,4	0,0
Wohnort	Österreich Ballungsraum	42	35,7	40,5	21,4	2,4	0,0
	Österreich Peripher	70	41,4	32,9	25,7	0,0	0,0
	Ausland	29	41,4	24,1	34,5	0,0	0,0
Befragungsort	Ostösterreich	116	37,9	34,5	26,7	0,9	0,0
	Westösterreich	35	48,6	34,3	17,1	0,0	0,0
Motorleistung des Pkw [kW]	≤ 60	28	21,4	50,0	25,0	3,6	0,0
	61-100	64	39,1	34,4	26,6	0,0	0,0
	> 100	51	52,9	27,5	19,6	0,0	0,0
jährlich gefahrene Kilometer [km/a]	< 10.000	26	34,6	42,3	23,1	0,0	0,0
	10.000-40.000	94	39,4	34,0	25,5	1,1	0,0
	> 40.000	30	46,7	30,0	23,3	0,0	0,0
Häufigkeit der Autobahnnutzung	mehrmals pro Monat	135	40,7	34,1	24,4	0,7	0,0
	mehrmals pro Jahr	16	37,5	37,5	25,0	0,0	0,0
	seltener	0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Autobahnfahrten vorwiegend	beruflich	54	50,0	25,9	24,1	0,0	0,0
	privat	63	31,7	46,0	20,6	1,6	0,0
	beides	34	41,2	26,5	32,4	0,0	0,0
Länge der jetzigen Autobahnfahrt [km]	< 40	24	16,7	54,2	29,2	0,0	0,0
	40-300	103	44,7	30,1	24,3	1,0	0,0
	> 300	24	45,8	33,3	20,8	0,0	0,0
Zweck der jetzigen Autobahnfahrt	beruflich	104	39,4	38,5	21,2	1,0	0,0
	privat	47	42,6	25,5	31,9	0,0	0,0

*nur Personen, die auf Frage 24 (Wie oft fühlen Sie sich durch das Linksfahren anderer gestört?) mit selten, häufig oder sehr oft geantwortet haben.

Frage 25b-3: Stört Sie das Linksfahren eher im Bereich von Auf- oder Abfahrten oder eher auf freier Strecke?

		Verteilung der Antworten [%]					
Gruppeneinteilung	Untergruppen	Fallzahl	Ab- / Auffahrten	freie Strecke	beide	weder / noch	keine Antwort
Alle Befragten *		151	11,9	66,9	17,9	1,3	2,0
Geschlecht	männlich	107	10,3	66,4	20,6	1,9	0,9
	weiblich	44	15,9	68,2	11,4	0,0	4,5
Alter [Jahre]	17-24	18	22,2	61,1	16,7	0,0	0,0
	25-44	53	11,3	67,9	17,0	1,9	1,9
	45-64	60	8,3	71,7	16,7	0,0	3,3
	> 64	19	15,8	52,6	26,3	5,3	0,0
Dauer des Führerscheinbesitzes [Jahre]	≤ 4	15	20,0	66,7	13,3	0,0	0,0
	5-14	27	11,1	59,3	22,2	3,7	3,7
	15-24	26	11,5	80,8	7,7	0,0	0,0
	> 24	82	11,0	64,6	20,7	1,2	2,4
Bildung	ohne Matura	62	11,3	64,5	21,0	3,2	0,0
	mit Matura	87	12,6	69,0	14,9	0,0	3,4
Beschäftigung	Vollzeit	95	11,6	68,4	17,9	0,0	2,1
	Teilzeit	17	11,8	76,5	5,9	5,9	0,0
	nicht berufstätig	9	33,3	55,6	11,1	0,0	0,0
	in Ausbildung	29	6,9	58,6	27,6	3,4	3,4
Wohnort	Österreich Ballungsraum	42	11,9	61,9	21,4	4,8	0,0
	Österreich Peripher	70	11,4	70,0	18,6	0,0	0,0
	Ausland	29	13,8	58,6	17,2	0,0	10,3
Befragungsort	Ostösterreich	116	12,1	63,8	20,7	1,7	1,7
	Westösterreich	35	11,4	77,1	8,6	0,0	2,9
Motorleistung des Pkw [kW]	≤ 60	28	14,3	75,0	7,1	3,6	0,0
	61-100	64	15,6	57,8	26,6	0,0	0,0
	> 100	51	5,9	76,5	15,7	0,0	2,0
jährlich gefahrene Kilometer [km/a]	< 10.000	26	15,4	61,5	19,2	0,0	3,8
	10.000-40.000	94	10,6	66,0	19,1	2,1	2,1
	> 40.000	30	13,3	73,3	13,3	0,0	0,0
Häufigkeit der Autobahnnutzung	mehrmals pro Monat	135	12,6	68,1	17,0	1,5	0,7
	mehrmals pro Jahr	16	6,3	56,3	25,0	0,0	12,5
	seltener	0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Autobahnfahrten vorwiegend	beruflich	54	13,0	64,8	18,5	1,9	1,9
	privat	63	11,1	68,3	15,9	1,6	3,2
	beides	34	11,8	67,6	20,6	0,0	0,0
Länge der jetzigen Autobahnfahrt [km]	< 40	24	4,2	87,5	4,2	4,2	0,0
	40-300	103	13,6	63,1	20,4	1,0	1,9
	> 300	24	12,5	62,5	20,8	0,0	4,2
Zweck der jetzigen Autobahnfahrt	beruflich	104	11,5	68,3	17,3	1,0	1,9
	privat	47	12,8	63,8	19,1	2,1	2,1

*nur Personen, die auf Frage 24 (Wie oft fühlen Sie sich durch das Linksfahren anderer gestört?) mit selten, häufig oder sehr oft geantwortet haben.

Frage 25b-4: Stört Sie das Linksfahren eher auf 2-streifigen Autobahnen oder eher auf 3-streifigen Autobahnen? Hinweis: 3- oder mehrstreifige Autobahnen

		Verteilung der Antworten [%]					
Gruppeneinteilung	Untergruppen	Fallzahl	2-streifig	3-streifig	beide	weder / noch	keine Antwort
Alle Befragten *		151	47,0	20,5	30,5	2,0	0,0
Geschlecht	männlich	107	41,1	21,5	35,5	1,9	0,0
	weiblich	44	61,4	18,2	18,2	2,3	0,0
Alter [Jahre]	17-24	18	44,4	27,8	22,2	5,6	0,0
	25-44	53	49,1	17,0	32,1	1,9	0,0
	45-64	60	46,7	18,3	35,0	0,0	0,0
	> 64	19	47,4	26,3	21,1	5,3	0,0
Dauer des Führerscheinbesitzes [Jahre]	≤ 4	15	46,7	33,3	13,3	6,7	0,0
	5-14	27	44,4	18,5	37,0	0,0	0,0
	15-24	26	46,2	19,2	30,8	3,8	0,0
	> 24	82	48,8	18,3	31,7	1,2	0,0
Bildung	ohne Matura	62	37,1	21,0	40,3	1,6	0,0
	mit Matura	87	54,0	19,5	24,1	2,3	0,0
Beschäftigung	Vollzeit	95	45,3	18,9	34,7	1,1	0,0
	Teilzeit	17	52,9	17,6	23,5	5,9	0,0
	nicht berufstätig	9	55,6	11,1	22,2	11,1	0,0
	in Ausbildung	29	48,3	27,6	24,1	0,0	0,0
Wohnort	Österreich Ballungsraum	42	52,4	16,7	26,2	4,8	0,0
	Österreich Peripher	70	45,7	22,9	31,4	0,0	0,0
	Ausland	29	41,4	17,2	41,4	0,0	0,0
Befragungsort	Ostösterreich	116	44,0	21,6	32,8	1,7	0,0
	Westösterreich	35	57,1	17,1	22,9	2,9	0,0
Motorleistung des Pkw [kW]	≤ 60	28	46,4	35,7	17,9	0,0	0,0
	61-100	64	46,9	20,3	29,7	3,1	0,0
	> 100	51	47,1	13,7	39,2	0,0	0,0
jährlich gefahrene Kilometer [km/a]	< 10.000	26	50,0	19,2	23,1	7,7	0,0
	10.000-40.000	94	50,0	18,1	30,9	1,1	0,0
	> 40.000	30	36,7	30,0	33,3	0,0	0,0
Häufigkeit der Autobahnnutzung	mehrmals pro Monat	135	46,7	20,7	31,1	1,5	0,0
	mehrmals pro Jahr	16	50,0	18,8	25,0	6,3	0,0
	seltener	0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Autobahnfahrten vorwiegend	beruflich	54	38,9	24,1	35,2	1,9	0,0
	privat	63	55,6	20,6	22,2	1,6	0,0
	beides	34	44,1	14,7	38,2	2,9	0,0
Länge der jetzigen Autobahnfahrt [km]	< 40	24	41,7	25,0	29,2	4,2	0,0
	40-300	103	49,5	18,4	30,1	1,9	0,0
	> 300	24	41,7	25,0	33,3	0,0	0,0
Zweck der jetzigen Autobahnfahrt	beruflich	104	51,0	21,2	26,9	1,0	0,0
	privat	47	38,3	19,1	38,3	4,3	0,0

*nur Personen, die auf Frage 24 (Wie oft fühlen Sie sich durch das Linksfahren anderer gestört?) mit selten, häufig oder sehr oft geantwortet haben.

Frage 25b-5: Bei 3-streifigen Autobahnen: Stört Sie das Linksfahren eher auf dem ganz linken Fahrstreifen oder eher auf dem mittleren Fahrstreifen? Hinweis: 3- oder mehrstreifige Autobahnen

		Fallzahl	Verteilung der Antworten [%]				
Gruppeneinteilung	Untergruppen		links	mittlere	beide	weder / noch	keine Antwort
Alle Befragten *		151	31,1	54,3	11,9	2,6	0,0
Geschlecht	männlich	107	29,9	53,3	15,0	1,9	0,0
	weiblich	44	34,1	56,8	4,5	4,5	0,0
Alter [Jahre]	17-24	18	44,4	55,6	0,0	0,0	0,0
	25-44	53	24,5	58,5	15,1	1,9	0,0
	45-64	60	35,0	55,0	10,0	0,0	0,0
	> 64	19	26,3	36,8	21,1	15,8	0,0
Dauer des Führerscheinbesitzes [Jahre]	≤ 4	15	33,3	66,7	0,0	0,0	0,0
	5-14	27	25,9	63,0	11,1	0,0	0,0
	15-24	26	26,9	50,0	19,2	3,8	0,0
	> 24	82	34,1	50,0	12,2	3,7	0,0
Bildung	ohne Matura	62	38,7	41,9	16,1	3,2	0,0
	mit Matura	87	26,4	62,1	9,2	2,3	0,0
Beschäftigung	Vollzeit	95	31,6	53,7	14,7	0,0	0,0
	Teilzeit	17	23,5	64,7	0,0	11,8	0,0
	nicht berufstätig	9	22,2	77,8	0,0	0,0	0,0
	in Ausbildung	29	37,9	41,4	13,8	6,9	0,0
Wohnort	Österreich Ballungsraum	42	31,0	47,6	14,3	7,1	0,0
	Österreich Peripher	70	35,7	54,3	8,6	1,4	0,0
	Ausland	29	24,1	58,6	17,2	0,0	0,0
Befragungsort	Ostösterreich	116	36,2	47,4	12,9	3,4	0,0
	Westösterreich	35	14,3	77,1	8,6	0,0	0,0
Motorleistung des Pkw [kW]	≤ 60	28	39,3	50,0	7,1	3,6	0,0
	61-100	64	29,7	53,1	15,6	1,6	0,0
	> 100	51	31,4	56,9	11,8	0,0	0,0
jährlich gefahrene Kilometer [km/a]	< 10.000	26	19,2	76,9	3,8	0,0	0,0
	10.000-40.000	94	33,0	45,7	17,0	4,3	0,0
	> 40.000	30	33,3	63,3	3,3	0,0	0,0
Häufigkeit der Autobahnnutzung	mehrmals pro Monat	135	31,9	54,1	11,9	2,2	0,0
	mehrmals pro Jahr	16	25,0	56,3	12,5	6,3	0,0
	seltener	0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Autobahnfahrten vorwiegend	beruflich	54	35,2	51,9	11,1	1,9	0,0
	privat	63	30,2	55,6	11,1	3,2	0,0
	beides	34	26,5	55,9	14,7	2,9	0,0
Länge der jetzigen Autobahnfahrt [km]	< 40	24	16,7	62,5	8,3	12,5	0,0
	40-300	103	30,1	57,3	11,7	1,0	0,0
	> 300	24	50,0	33,3	16,7	0,0	0,0
Zweck der jetzigen Autobahnfahrt	beruflich	104	33,7	52,9	10,6	2,9	0,0
	privat	47	25,5	57,4	14,9	2,1	0,0

*nur Personen, die auf Frage 24 (Wie oft fühlen Sie sich durch das Linksfahren anderer gestört?) mit selten, häufig oder sehr oft geantwortet haben.

Frage 26: Sagen Sie mir bitte, ob folgendes Problem, das durch das Linksfahren entstehen kann, Ihrer Meinung nach nie, selten, häufig oder sehr oft passiert. Linksfahrer verursachen Stress bei mir.

[Häufigkeit von nie = 0% bis sehr oft = 100%]

Gruppeneinteilung	Untergruppen	Fallzahl	Häufigkeit in %	Standardabweichung	Verteilung der Antworten [%]				
					nie	selten	häufig	sehr oft	keine Aw.
Alle Befragten		205	30	31	42,9	30,7	20,0	5,9	0,5
Geschlecht	männlich	139	30	32	43,9	28,8	20,1	7,2	0,0
	weiblich	66	28	28	40,9	34,8	19,7	3,0	1,5
Alter [Jahre]	17-24	22	23	30	54,5	27,3	13,6	4,5	0,0
	25-44	70	29	28	40,0	35,7	21,4	2,9	0,0
	45-64	85	33	34	42,4	28,2	18,8	10,6	0,0
	> 64	25	28	28	44,0	28,0	28,0	0,0	0,0
Dauer des Führerscheinbesitzes [Jahre]	≤ 4	18	17	21	55,6	38,9	5,6	0,0	0,0
	5-14	33	35	29	30,3	36,4	30,3	3,0	0,0
	15-24	37	29	31	43,2	32,4	18,9	5,4	0,0
	> 24	114	30	33	44,7	27,2	20,2	7,9	0,0
Bildung	ohne Matura	90	28	32	47,8	27,8	16,7	7,8	0,0
	mit Matura	111	31	30	38,7	33,3	23,4	4,5	0,0
Beschäftigung	Vollzeit	130	32	31	40,8	30,0	23,1	6,2	0,0
	Teilzeit	21	22	29	52,4	33,3	9,5	4,8	0,0
	nicht berufstätig	10	23	32	50,0	40,0	0,0	10,0	0,0
	in Ausbildung	42	29	31	45,2	28,6	21,4	4,8	0,0
Wohnort	Österreich Ballungsraum	56	32	32	41,1	26,8	26,8	5,4	0,0
	Österreich Peripher	96	27	31	47,9	31,3	13,5	7,3	0,0
	Ausland	37	38	29	24,3	43,2	27,0	5,4	0,0
Befragungsort	Ostösterreich	153	30	31	41,2	34,0	17,6	6,5	0,7
	Westösterreich	52	29	32	48,1	21,2	26,9	3,8	0,0
Motorleistung des Pkw [kW]	≤ 60	34	33	31	35,3	35,3	23,5	5,9	0,0
	61-100	84	32	32	39,3	33,3	19,0	8,3	0,0
	> 100	74	25	30	50,0	28,4	17,6	4,1	0,0
jährlich gefahrene Kilometer [km/a]	< 10.000	35	31	30	37,1	37,1	20,0	5,7	0,0
	10.000-40.000	129	28	30	45,0	29,5	20,9	4,7	0,0
	> 40.000	38	33	34	39,5	31,6	18,4	10,5	0,0
Häufigkeit der Autobahnnutzung	mehrmals pro Monat	179	28	31	45,3	30,2	18,4	6,1	0,0
	mehrmals pro Jahr	22	36	29	27,3	40,9	27,3	4,5	0,0
	seltener	3	44	38	33,3	0,0	66,7	0,0	0,0
Autobahnfahrten vorwiegend	beruflich	68	28	31	44,1	35,3	13,2	7,4	0,0
	privat	89	30	31	44,9	24,7	27,0	3,4	0,0
	beides	47	32	32	38,3	36,2	17,0	8,5	0,0
Länge der jetzigen Autobahnfahrt [km]	< 40	34	33	32	35,3	38,2	17,6	8,8	0,0
	40-300	137	29	31	45,3	25,5	23,4	5,1	0,7
	> 300	34	26	28	41,2	44,1	8,8	5,9	0,0
Zweck der jetzigen Autobahnfahrt	beruflich	145	30	30	41,4	31,7	22,1	4,1	0,7
	privat	60	29	34	46,7	28,3	15,0	10,0	0,0

Frage 27: Sagen Sie mir bitte, ob folgendes Problem, das durch das Linksfahren entstehen kann, Ihrer Meinung nach nie, selten, häufig oder sehr oft passiert. Durch Linksfahrer werde ich gezwungen, langsamer zu fahren.
 [Häufigkeit von nie = 0% bis sehr oft = 100%]

Gruppeneinteilung	Untergruppen	Fallzahl	Häufigkeit in %	Standardabweichung	Verteilung der Antworten [%]				
					nie	selten	häufig	sehr oft	keine Aw.
Alle Befragten		205	42	30	22,9	35,1	33,7	7,8	0,5
Geschlecht	männlich	139	46	31	19,4	34,5	35,3	10,8	0,0
	weiblich	66	34	28	30,3	36,4	30,3	1,5	1,5
Alter [Jahre]	17-24	22	30	31	36,4	45,5	9,1	9,1	0,0
	25-44	70	50	27	12,9	30,0	50,0	7,1	0,0
	45-64	85	42	33	27,1	30,6	31,8	10,6	0,0
	> 64	25	31	23	28,0	52,0	20,0	0,0	0,0
Dauer des Führerscheinbesitzes [Jahre]	≤ 4	18	24	28	44,4	44,4	5,6	5,6	0,0
	5-14	33	55	26	6,1	36,4	45,5	12,1	0,0
	15-24	37	49	26	13,5	29,7	54,1	2,7	0,0
	> 24	114	39	32	28,1	34,2	28,9	8,8	0,0
Bildung	ohne Matura	90	40	33	31,1	26,7	33,3	8,9	0,0
	mit Matura	111	44	28	16,2	41,4	35,1	7,2	0,0
Beschäftigung	Vollzeit	130	46	29	18,5	33,1	41,5	6,9	0,0
	Teilzeit	21	33	33	38,1	33,3	19,0	9,5	0,0
	nicht berufstätig	10	40	38	30,0	40,0	10,0	20,0	0,0
	in Ausbildung	42	37	30	28,6	40,5	23,8	7,1	0,0
Wohnort	Österreich Ballungsraum	56	43	30	21,4	33,9	37,5	7,1	0,0
	Österreich Peripher	96	40	31	26,0	36,5	28,1	9,4	0,0
	Ausland	37	48	30	18,9	27,0	45,9	8,1	0,0
Befragungsort	Ostösterreich	153	42	30	23,5	35,3	32,7	7,8	0,7
	Westösterreich	52	44	30	21,2	34,6	36,5	7,7	0,0
Motorleistung des Pkw [kW]	≤ 60	34	41	25	14,7	50,0	32,4	2,9	0,0
	61-100	84	43	30	20,2	38,1	33,3	8,3	0,0
	> 100	74	45	32	24,3	28,4	36,5	10,8	0,0
jährlich gefahrene Kilometer [km/a]	< 10.000	35	37	27	22,9	45,7	28,6	2,9	0,0
	10.000-40.000	129	42	30	23,3	35,7	33,3	7,8	0,0
	> 40.000	38	47	32	21,1	26,3	42,1	10,5	0,0
Häufigkeit der Autobahnnutzung	mehrmals pro Monat	179	42	31	25,1	33,5	32,4	8,9	0,0
	mehrmals pro Jahr	22	45	22	9,1	45,5	45,5	0,0	0,0
	seltener	3	44	19	0,0	66,7	33,3	0,0	0,0
Autobahnfahrten vorwiegend	beruflich	68	45	32	23,5	30,9	33,8	11,8	0,0
	privat	89	38	27	23,6	42,7	30,3	3,4	0,0
	beides	47	47	32	21,3	27,7	40,4	10,6	0,0
Länge der jetzigen Autobahnfahrt [km]	< 40	34	38	30	26,5	38,2	29,4	5,9	0,0
	40-300	137	43	31	21,9	34,3	34,3	8,8	0,7
	> 300	34	41	30	23,5	35,3	35,3	5,9	0,0
Zweck der jetzigen Autobahnfahrt	beruflich	145	42	28	20,7	38,6	34,5	5,5	0,7
	privat	60	43	34	28,3	26,7	31,7	13,3	0,0

Frage 28: Sagen Sie mir bitte, ob folgendes Problem, das durch das Linksfahren entstehen kann, Ihrer Meinung nach nie, selten, häufig oder sehr oft passiert. Durch Linksfahrer werde ich genötigt, beim Überholen schneller zu fahren.

[Häufigkeit von nie = 0% bis sehr oft = 100%]

Gruppeneinteilung	Untergruppen	Fallzahl	Häufigkeit in %	Standardabweichung	Verteilung der Antworten [%]				
					nie	selten	häufig	sehr oft	keine Aw.
Alle Befragten		205	30	32	45,4	22,9	26,3	4,9	0,5
Geschlecht	männlich	139	31	33	46,0	20,1	28,8	5,0	0,0
	weiblich	66	29	31	43,9	28,8	21,2	4,5	1,5
Alter [Jahre]	17-24	22	27	34	54,5	13,6	27,3	4,5	0,0
	25-44	70	35	30	34,3	31,4	30,0	4,3	0,0
	45-64	85	27	33	51,8	22,4	18,8	7,1	0,0
	> 64	25	31	32	48,0	12,0	40,0	0,0	0,0
Dauer des Führerscheinbesitzes [Jahre]	≤ 4	18	28	35	55,6	11,1	27,8	5,6	0,0
	5-14	33	35	30	33,3	30,3	33,3	3,0	0,0
	15-24	37	36	31	32,4	32,4	29,7	5,4	0,0
	> 24	114	27	32	51,8	20,2	22,8	5,3	0,0
Bildung	ohne Matura	90	31	34	47,8	18,9	26,7	6,7	0,0
	mit Matura	111	30	30	43,2	27,0	26,1	3,6	0,0
Beschäftigung	Vollzeit	130	29	32	48,5	20,8	26,2	4,6	0,0
	Teilzeit	21	41	30	23,8	33,3	38,1	4,8	0,0
	nicht berufstätig	10	23	35	60,0	20,0	10,0	10,0	0,0
	in Ausbildung	42	29	31	45,2	26,2	23,8	4,8	0,0
Wohnort	Österreich Ballungsraum	56	24	31	55,4	21,4	17,9	5,4	0,0
	Österreich Peripher	96	30	32	44,8	26,0	24,0	5,2	0,0
	Ausland	37	40	32	32,4	21,6	40,5	5,4	0,0
Befragungsort	Ostösterreich	153	29	32	46,4	23,5	24,2	5,2	0,7
	Westösterreich	52	33	32	42,3	21,2	32,7	3,8	0,0
Motorleistung des Pkw [kW]	≤ 60	34	26	29	47,1	29,4	20,6	2,9	0,0
	61-100	84	35	33	39,3	21,4	33,3	6,0	0,0
	> 100	74	26	31	54,1	18,9	23,0	4,1	0,0
jährlich gefahrene Kilometer [km/a]	< 10.000	35	30	33	42,9	31,4	17,1	8,6	0,0
	10.000-40.000	129	28	29	45,7	25,6	27,1	1,6	0,0
	> 40.000	38	37	39	47,4	7,9	31,6	13,2	0,0
Häufigkeit der Autobahnnutzung	mehrmals pro Monat	179	29	33	49,2	20,1	25,1	5,6	0,0
	mehrmals pro Jahr	22	36	25	22,7	45,5	31,8	0,0	0,0
	seltener	3	56	19	0,0	33,3	66,7	0,0	0,0
Autobahnfahrten vorwiegend	beruflich	68	28	33	51,5	19,1	23,5	5,9	0,0
	privat	89	31	29	39,3	30,3	28,1	2,2	0,0
	beides	47	32	35	48,9	14,9	27,7	8,5	0,0
Länge der jetzigen Autobahnfahrt [km]	< 40	34	27	30	50,0	17,6	32,4	0,0	0,0
	40-300	137	31	32	43,8	25,5	24,1	5,8	0,7
	> 300	34	31	34	47,1	17,6	29,4	5,9	0,0
Zweck der jetzigen Autobahnfahrt	beruflich	145	31	31	42,8	24,1	29,0	3,4	0,7
	privat	60	28	34	51,7	20,0	20,0	8,3	0,0

Frage 29: Sagen Sie mir bitte, ob folgendes Problem, das durch das Linksfahren entstehen kann, Ihrer Meinung nach nie, selten, häufig oder sehr oft passiert. Durch Linksfahrer werde ich zum Rechtsüberholen verleitet.

[Häufigkeit von nie = 0% bis sehr oft = 100%]

Gruppeneinteilung	Untergruppen	Fallzahl	Häufigkeit in %	Standardabweichung	Verteilung der Antworten [%]				
					nie	selten	häufig	sehr oft	keine Aw.
Alle Befragten		205	20	27	55,6	29,3	12,2	2,4	0,5
Geschlecht	männlich	139	20	27	56,1	30,2	10,8	2,9	0,0
	weiblich	66	21	27	54,5	27,3	15,2	1,5	1,5
Alter [Jahre]	17-24	22	18	32	68,2	18,2	4,5	9,1	0,0
	25-44	70	24	28	51,4	27,1	20,0	1,4	0,0
	45-64	85	21	26	52,9	34,1	10,6	2,4	0,0
	> 64	25	11	19	72,0	24,0	4,0	0,0	0,0
Dauer des Führerscheinbesitzes [Jahre]	≤ 4	18	11	20	72,2	22,2	5,6	0,0	0,0
	5-14	33	25	33	54,5	24,2	12,1	9,1	0,0
	15-24	37	20	27	59,5	21,6	18,9	0,0	0,0
	> 24	114	20	25	53,5	33,3	11,4	1,8	0,0
Bildung	ohne Matura	90	17	25	62,2	26,7	8,9	2,2	0,0
	mit Matura	111	23	28	51,4	30,6	15,3	2,7	0,0
Beschäftigung	Vollzeit	130	22	26	51,5	33,1	13,1	2,3	0,0
	Teilzeit	21	32	31	38,1	33,3	23,8	4,8	0,0
	nicht berufstätig	10	17	32	70,0	20,0	0,0	10,0	0,0
	in Ausbildung	42	10	20	76,2	16,7	7,1	0,0	0,0
Wohnort	Österreich Ballungsraum	56	24	28	51,8	23,2	25,0	0,0	0,0
	Österreich Peripher	96	23	28	51,0	35,4	8,3	5,2	0,0
	Ausland	37	14	20	62,2	32,4	5,4	0,0	0,0
Befragungsort	Ostösterreich	153	23	27	50,3	33,3	13,1	2,6	0,7
	Westösterreich	52	14	25	71,2	17,3	9,6	1,9	0,0
Motorleistung des Pkw [kW]	≤ 60	34	20	29	61,8	20,6	14,7	2,9	0,0
	61-100	84	19	27	59,5	26,2	11,9	2,4	0,0
	> 100	74	23	27	51,4	32,4	13,5	2,7	0,0
jährlich gefahrene Kilometer [km/a]	< 10.000	35	19	28	62,9	20,0	14,3	2,9	0,0
	10.000-40.000	129	19	26	58,9	28,7	10,1	2,3	0,0
	> 40.000	38	28	27	39,5	39,5	18,4	2,6	0,0
Häufigkeit der Autobahnnutzung	mehrmals pro Monat	179	21	27	54,7	30,7	11,7	2,8	0,0
	mehrmals pro Jahr	22	17	25	63,6	22,7	13,6	0,0	0,0
	seltener	3	22	38	66,7	0,0	33,3	0,0	0,0
Autobahnfahrten vorwiegend	beruflich	68	24	26	47,1	36,8	14,7	1,5	0,0
	privat	89	15	24	68,5	20,2	10,1	1,1	0,0
	beides	47	27	30	44,7	36,2	12,8	6,4	0,0
Länge der jetzigen Autobahnfahrt [km]	< 40	34	24	29	52,9	26,5	17,6	2,9	0,0
	40-300	137	20	27	56,2	29,2	10,9	2,9	0,7
	> 300	34	19	23	55,9	32,4	11,8	0,0	0,0
Zweck der jetzigen Autobahnfahrt	beruflich	145	17	25	62,1	25,5	9,7	2,1	0,7
	privat	60	28	28	40,0	38,3	18,3	3,3	0,0

Frage 30: Was sind aus ihrer Sicht die häufigsten Gründe für das Linksfahren?

Antworten waren frei wählbar und wurden in folgende Gruppen zusammengefasst:

Häufigsten Gründe für das Linksfahren	Anzahl
Schnellfahren (z.B.: Zeitdruck, Selbstüberschätzung, Ungeduld, schnellster Fahrstreifen)	52
Unkonzentriertheit	43
Bequemlichkeit	36
Unsicherheit	25
Behinderungen rechts (z.B.: LKW, Langsamfahrer)	25
Unwissenheit des Rechtsfahrgabes	23
Ablenkung	15
Status (große, schnelle Autos, Automarke)	12
Sicherheit	11
Rücksichtslosigkeit (z.B.: aggressives Fahrverhalten)	9
Egoismus	9
Ungeduld	8
Alter des Lenkers (z.B.: alte Leute)	8
Belehrung (Provokation)	8
erhöhtes Selbstwertgefühl	7
Dummheit	7
Angst	7
Stress	6
Geschwindigkeit	6
Gleichgültigkeit	6
Gewohnheit	6
Auf- und Abfahrten (z.B.: Stadtautobahnen)	5
Überforderung	4
Sturheit	4
Fahrbahnzustand	4
Ortsunkennntnis	3
schlechte Beleuchtung	1
schlechte Bodenmarkierungen	1
blindes Verlassen auf Navigationsgeräte	1
fehlende Disziplin	1
Regen	1

Frage 31: Finden Sie es wichtig, Maßnahmen zu finden, um das Linksfahren zu vermeiden? Nein, eher nein, eher ja oder ja?

[Zustimmung von nein 0% bis ja 100%]

Gruppeneinteilung	Untergruppen	Fallzahl	Zustimmung in %	Standardabweichung	Verteilung der Antworten [%]				
					nein	eher nein	eher ja	ja	keine Aw.
Alle Befragten		205	57	38	22,9	14,6	29,8	32,2	0,5
Geschlecht	männlich	139	60	39	21,6	13,7	27,3	37,4	0,0
	weiblich	66	51	38	25,8	16,7	34,8	21,2	1,5
Alter [Jahre]	17-24	22	62	38	18,2	13,6	31,8	36,4	0,0
	25-44	70	50	40	30,0	21,4	18,6	30,0	0,0
	45-64	85	61	37	21,2	7,1	38,8	32,9	0,0
	> 64	25	65	33	8,0	24,0	32,0	36,0	0,0
Dauer des Führerscheinbesitzes [Jahre]	≤ 4	18	56	38	22,2	16,7	33,3	27,8	0,0
	5-14	33	63	37	15,2	21,2	24,2	39,4	0,0
	15-24	37	41	42	43,2	16,2	16,2	24,3	0,0
	> 24	114	62	36	17,5	12,3	36,0	34,2	0,0
Bildung	ohne Matura	90	57	39	24,4	15,6	25,6	34,4	0,0
	mit Matura	111	59	37	20,7	14,4	33,3	31,5	0,0
Beschäftigung	Vollzeit	130	58	38	23,1	12,3	32,3	32,3	0,0
	Teilzeit	21	44	41	33,3	28,6	9,5	28,6	0,0
	nicht berufstätig	10	70	40	20,0	0,0	30,0	50,0	0,0
	in Ausbildung	42	60	36	16,7	19,0	33,3	31,0	0,0
Wohnort	Österreich Ballungsraum	56	55	38	23,2	17,9	28,6	30,4	0,0
	Österreich Peripher	96	56	37	21,9	14,6	36,5	27,1	0,0
	Ausland	37	70	38	13,5	16,2	16,2	54,1	0,0
Befragungsort	Ostösterreich	153	57	37	20,3	16,3	34,0	28,8	0,7
	Westösterreich	52	57	43	30,8	9,6	17,3	42,3	0,0
Motorleistung des Pkw [kW]	≤ 60	34	60	38	20,6	14,7	29,4	35,3	0,0
	61-100	84	57	38	23,8	13,1	32,1	31,0	0,0
	> 100	74	58	39	23,0	14,9	28,4	33,8	0,0
jährlich gefahrene Kilometer [km/a]	< 10.000	35	54	37	22,9	17,1	34,3	25,7	0,0
	10.000-40.000	129	58	37	20,9	16,3	31,0	31,8	0,0
	> 40.000	38	55	43	31,6	7,9	23,7	36,8	0,0
Häufigkeit der Autobahnnutzung	mehrmals pro Monat	179	58	38	22,3	14,0	31,8	31,8	0,0
	mehrmals pro Jahr	22	61	39	18,2	22,7	18,2	40,9	0,0
	seltener	3	0	0	100,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Autobahnfahrten vorwiegend	beruflich	68	64	35	14,7	14,7	35,3	35,3	0,0
	privat	89	60	38	20,2	15,7	29,2	34,8	0,0
	beides	47	43	41	40,4	12,8	23,4	23,4	0,0
Länge der jetzigen Autobahnfahrt [km]	< 40	34	60	36	17,6	17,6	32,4	32,4	0,0
	40-300	137	57	40	24,1	14,6	27,0	33,6	0,7
	> 300	34	56	37	23,5	11,8	38,2	26,5	0,0
Zweck der jetzigen Autobahnfahrt	beruflich	145	59	39	21,4	13,1	30,3	34,5	0,7
	privat	60	52	39	26,7	18,3	28,3	26,7	0,0

Frage 32: Haben Sie eine Idee, was das für Maßnahmen sein könnten?

Antworten waren frei wählbar und wurden in folgende Gruppen zusammengefasst:

Ideen für Maßnahmen gegen das Linksfahren	Nennungen
mehr Kontrollen (Zivilstreifen, Videoüberwachung, mobile Überwachung)	46
Strafen	37
Bewusstseinsbildung über Medien	27
Hinweise vor Ort (z.B.: Schilder, Bodenmarkierungen)	22
bessere Ausbildung	8
Geschwindigkeitsbegrenzungen je nach FS	7
Mindestgeschwindigkeit	6
LKW Fahrstreifen	5
Ausbau zu 3 FS	2
Fahrtüchtigkeitskontrolle	1
Rechtsüberholen legalisieren	1
weniger Fahrstreifen	1
Tempomaten über Netzwerk steuern	1
breitere FS	1
Navigationssysteme mit Hinweise	1
gerippte Bodenmarkierungen	1
kein Tempolimit	1

Anhang 4: Aufforderungsschreiben an die Polizeiangehaltenen

Universität für Bodenkultur Wien
Institut für Verkehrswesen
1190 Wien, Peter Jordan-Straße 82

Ass.Prof. DI Dr. Wolfgang J. Berger
stv. Institutsleiter



Forschungsprojekt



Sehr geehrte Autofahrerin, sehr geehrter Autofahrer!

Das Institut für Verkehrswesen der BOKU Wien arbeitet im Auftrag der ASFINAG und des Bundesministeriums für Verkehr an einer Studie zum Fahrverhalten auf Autobahnen. Ziel des Forschungsprojekts *Phäliks* ist es, Maßnahmen zu entwickeln, die den Verkehrsfluss und die Verkehrssicherheit auf österreichischen Autobahnen und Schnellstraßen verbessern.

Dazu brauchen wir Ihre Mithilfe!

Wir suchen nämlich Autofahrerinnen und Autofahrer, die von der Polizei angehalten wurden. Dies ist der Grund für die ungewohnte Weise, mit der Sie dieses Schreiben erhalten haben – verzeihen Sie bitte, aber aus Datenschutzgründen gibt es keinen anderen Weg.

Wir möchten Ihre Erfahrungen, Meinungen und Anregungen bei der Entwicklung der Maßnahmen berücksichtigen. Dafür bitten wir Sie um ein persönliches Interview. Bitte melden Sie sich beim Institut für Verkehrswesen der BOKU Wien:

Telefon: 01 47654-5300 Kennwort *Phäliks* (gesprochen wie Felix)
oder

E-mail: ulrike.raich@boku.ac.at

Wir würden uns sehr über Ihre Mitarbeit freuen und bedanken uns im Voraus!



Wolfgang J. Berger

Die Ergebnisse der Interviews werden ausschließlich in anonymisierter Form dargestellt. Niemand kann aus den Ergebnissen erkennen, von welcher Person die Angaben gemacht worden sind. In jedem Fall gilt:

- Von den Mitarbeitern und Interviewern des Instituts für Verkehrswesen der Universität für Bodenkultur werden alle Vorschriften des Datenschutzes eingehalten.
- Sie können absolut sicher sein, dass
 - Ihre Kontaktdaten im gespeicherten Datensatz nicht mit Ihren Angaben im Interview zusammengeführt werden, so dass niemand erfährt, welche Angaben Sie gemacht haben und
 - weder Ihr Name, Ihre Kontaktdaten oder sonstige Informationen, die einen Rückschluss auf Ihre Person oder den Haushalt zulassen, an Dritte weitergeben werden.

Anhang 5: Fragebogen Vertiefungsinterviews

PHÄLIKS	Vertiefungs-	Interviewer/		Interview	
	-interview	Interviewerin		nummer	

Interviewdaten	
Kontakt - ID	
Name des Kontakts	
Adresse	
Telefonnummer	
Interviewer/Interviewerin	
Datum	

Telefonische Kontaktversuche Ergebnis				
Anruf	Datum	Uhrzeit	Ergebnis des Anrufs	Endergebnis
1.				☐ Nummer/Person existiert nicht
2.				☐ Nach 7 Versuchen nicht erreicht
3.				☐ Verständigungs-/Sprachproblem
4.				☐ Auskunft verweigert
5.				☐ Vertiefungsinterview abgelehnt
6.				☐ Vertiefungsinterview vereinbart
7.				

* z.B. Rufnummer wurde an andere Person weitergegeben bzw. anderer Person zugewiesen, keine Privatnummer

** z.B. Kind, sonstige Personen die nicht im Haushalt wohnen, weil Zielperson kurzfristig verhindert ist

TERMIN für Haushaltsinterview vereinbart. Findet statt am... (bitte Tag mit Uhrzeit eintragen)	
ORT für Haushaltsinterview vereinbart. Findet statt... (bitte genaue Adresse eintragen)	

PHÄLIKS	Vertiefungs-	Interviewer/		Interview	
	-interview	Interviewerin		nummer	

Guten Tag, Ich bin die angekündigte Interviewerin/der Interviewer von der Universität für Bodenkultur. Herr/Frau _____ vom Institut für Verkehrswesen hat das Interview angekündigt und ich dann mit Ihnen den heutigen Termin vereinbart. Ich möchte mich nochmals für Ihre Bereitschaft bedanken, an dem Forschungsprojekt zum Fahrverhalten auf Autobahnen teilzunehmen, und das Haushaltsinterview nun durchzuführen. *Übergabe der Datenschutzerklärung für die Befragten.* Wir garantieren Ihnen die Einhaltung des gesetzlichen Datenschutzes. Die Speicherung und Auswertung erfolgt ohne Ihren Namen und ohne Personenkennzeichnung.

Fragen für Polizeiangehaltene

Teil 1 Grund und Situation für das Linksfahren bei Anhaltung		
1	Sie sind wegen Linksfahrens von der Polizei angehalten worden. Wo war das? <i>Hinweis: Welche Autobahn? Bei welchem km oder in welcher Höhe?</i>	
2	Bitte beschreiben Sie kurz die Situation.	
3	Falls nicht berichtet: Fahren Sie...	

3-1	... auf einem Autobahnabschnitt mit Geschwindigkeitsbeschränkung?	nein	ja	80 km/h	100 km/h	weiß nicht
		☐	☐	☐	☐	☐
3-2	... auf einer Überlandstrecke oder auf einer Strecke, die man als Stadtautobahn beschreiben könnte?	Stadt	Land	weiß nicht		
		☐	☐	☐		
3-3	... im Bereich einer Auf- oder Abfahrt oder auf der freien Strecke?	Auf/Ab. freie Str.				
		☐	☐	☐		
3-4	... bei wenig Verkehr oder bei viel Verkehr?	wenig	mittel	viel		
		☐	☐	☐		
3-5	... auf einer 2-streifigen oder auf einer 3-streifigen Autobahn? <i>Hinweis: 3- oder mehrstreifige Autobahn</i>	2-streifig	3-streifig			
		☐	☐			
3-6	Bei 3-streifigen Autobahnen: Fahren Sie auf dem ganz linken oder auf dem mittleren Fahrstreifen? <i>Hinweis: 3- oder mehrstreifige Autobahnen</i>	links	mittlere			
		☐	☐			

PHÄLIKS	Vertiefungs-	Interviewer/		Interview	
	-interview	Interviewerin		nummer	

Fragen für Polizeiangehaltene

4	Mit welchem Tempo waren Sie unterwegs?	ca.			km/h
5	Waren Sie unter Zeitdruck?	nein	ja	Kann mich nicht mehr erinnern	
		☐	☐	☐	
6	Waren Sie dienstlich oder privat unterwegs?	dienstlich	privat	Kann mich nicht mehr erinnern	
		☐	☐	☐	
7	Haben Sie Strafe bezahlt?	nein	ja		
		☐	☐	→ Wie viel? Euro	
8	Waren Sie sich Ihres Linksfahrens bewusst?	nein	ja	Kann mich nicht mehr erinnern	
		☐	☐	☐	
9	Was war der Grund für Ihr Linksfahren?				
10	Haben Sie nach der Polizeianhaltung Ihr Fahrverhalten verändert, versuchen Sie jetzt bewusst Linksfahren zu vermeiden?	nein	ja	weiß nicht	
		☐	☐	☐	
11	Sind Sie, außer bei dieser Anhaltung, schon wegen Linksfahrens von der Polizei ermahnt oder bestraft worden?	nein	ja	weiß nicht	
		☐	☐	☐	

Wenn ja ...							
11-1	Wann war das letzte Mal?	vor		Wochen	☐ Monaten	☐ Jahren	☐ sonstiges
11-2	Welche Art von Kontrolle war das?	Polizei-	☐ streife	Zivil-	☐ streife	☐ sonstiges	
11-3	Wie hoch war die Strafe?		Euro	sonstige	Strafe		
11-4	Haben Sie durch die Strafe Ihr Fahrverhalten geändert?	nein	ja				
		☐	☐	→			
	Inwiefern?						

PHÄLIKS	Vertiefungs-	Interviewer/		Interview	
	-interview	Interviewerin		nummer	

Guten Tag, Ich bin die angekündigte Interviewerin/der Interviewer von der Universität für Bodenkultur. Herr/Frau _____ vom Institut für Verkehrswesen hat das Interview angekündigt und ich dann mit Ihnen den heutigen Termin vereinbart. Ich möchte mich nochmals für Ihre Bereitschaft bedanken, an dem Forschungsprojekt zum Fahrverhalten auf Autobahnen teilzunehmen, und das Haushaltsinterview nun durchzuführen. *Übergabe der Datenschutzerklärung für die Befragten.* Wir garantieren Ihnen die Einhaltung des gesetzlichen Datenschutzes. Die Speicherung und Auswertung erfolgt ohne Ihren Namen und ohne Personenkennzeichnung.

Fragen für Raststättenbefragte und „bekenkende Linksfahrer“

Teil 1 Grund und Situation für das Linksfahren

1R	Sie haben (im Interview im vergangenen Herbst) angegeben, gelegentlich links oder auf dem mittleren Fahrstreifen zu fahren, obwohl Sie nach rechts hätten wechseln könnten. Sind Sie wegen Linksfahrens schon einmal von der Polizei angehalten worden?	nein	ja	weiß nicht
		☐	☐	☐

Wenn ja ...

1-1R	Wann war das letzte Mal?	vor	Wochen	☐	Monaten	☐	Jahren	☐	sonstiges
1-2R	Welche Art von Kontrolle war das?	Polizei-	☐	Zivil-	☐	sonstiges			
1-3R	Haben Sie Strafe bezahlt?	nein	ja						
		☐	☐	→	Wie viel?		Euro		
1-4R	Fuhren Sie auf einem Autobahnabschnitt mit Geschwindigkeitsbeschränkung?	nein	ja	80 km/h	100 km/h	weiß nicht			
		☐	☐	→	☐	☐	☐		
1-5R	Fuhren Sie auf einer Überlandstrecke oder auf einer Strecke, die man als Stadtautobahn beschreiben könnte?	Stadt	Land	weiß nicht					
		☐	☐	☐					
1-6R	Fuhren Sie im Bereich einer Auf- oder Abfahrt oder auf der freien Strecke?	Auf/Ab.	freie Str.						
		☐	☐	☐					
1-7R	Fuhren Sie bei wenig Verkehr oder bei viel Verkehr?	wenig	mittel	viel					
		☐	☐	☐					
1-8R	Fuhren Sie auf einer 2-streifigen oder auf einer 3-streifigen Autobahn? Hinweis: 3- oder mehrstreifige Autobahn	2-streifig	3-streifig						
		☐	☐	☐					
1-9R	Bei 3-streifigen Autobahnen: Fuhren Sie auf dem ganz linken oder auf dem mittleren Fahrstreifen? Hinweis: 3- oder mehrstreifige Autobahnen	links	mittlere						
		☐	☐	☐					
1-10R	Mit welchem Tempo waren Sie unterwegs?	ca.	km/h						
1-11R	Waren Sie unter Zeitdruck?	nein	ja	Kann mich nicht mehr erinnern					
		☐	☐	☐					
1-12R	Waren Sie dienstlich oder privat unterwegs?	dienstlich	privat	Kann mich nicht mehr erinnern					
		☐	☐	☐					

PHÄLIKS	Vertiefungs-	Interviewer/		Interview	
	interview	Interviewerin		nummer	

Fragen für Raststättenbefragte und „bekenkende Linksfahrer“

2R	Bitte stellen Sie sich jetzt eine Situation vor, in der Sie links fahren, also nicht auf dem rechten Fahrstreifen, obwohl dies möglich wäre. Bitte beschreiben Sie die Situation. Findet Ihr Linksfahren...				
2-1R	... auf einem Autobahnabschnitt mit Geschwindigkeitsbeschränkung oder auf der freien Strecke statt?	Geschw.	freie Str.	weiß nicht	
2-2R	... bei wenig Verkehr oder bei viel Verkehr statt?	wenig	viel		
2-3R	... im Bereich einer Auf- oder Abfahrt oder auf der freien Strecke statt?	Auf/Ab.	freie Str.		
2-4R	... auf einer 2-streifigen oder auf einer 3-streifigen Autobahn statt? <i>Hinweis: 3- oder mehrstreifige Autobahn</i>	2-streifig	3-streifig		
2-5R	Bei 3-streifigen Autobahnen: Findet Ihr Linksfahren auf dem ganz linken oder auf dem mittleren Fahrstreifen statt? <i>Hinweis: 3- oder mehrstreifige Autobahnen</i>	links	mittlere		
4R	Mit welchem Tempo sind Sie gewöhnlich unterwegs?	ca.	km/h		
8R	Sind Sie sich Ihres Linksfahrens bewusst?	nein	ja	Kann mich nicht mehr erinnern	
		☐	☐	☐	
9R	Was könnte der Grund für Ihr Linksfahren sein?				
10R	Haben Sie nach dem Interview im Herbst Ihr Fahrverhalten verändert, fahren Sie jetzt also bewusst öfter auf dem rechten Fahrstreifen?*	nein	ja	weiß nicht	
		☐	☐	☐	

* nur bei Raststättenbefragten

PHÄLIKS	Vertiefungs-	Interviewer/		Interview	
	-interview	Interviewerin		nummer	

Fragen für alle Befragten ab hier gleich

Teil 2 Rechtsfahrgebot

12	Wir werden heute über das Rechtsfahrgebot auf Autobahnen sprechen. Es besagt im Wesentlichen, dass Sie nach rechts fahren müssen, sobald es Ihnen zumutbar ist. Haben Sie sich, bevor Sie angehalten wurden / bevor Sie bei der Raststätte befragt wurden, je über diese Zumutbarkeit Gedanken gemacht?	nein	ja
		☐	☐
13	Bitte sagen Sie mir Ihre Ansicht zu dieser Zumutbarkeitsregel. Diese Zumutbarkeitsregel ist...		
13-1	☐	für mich völlig i.O., weil ich mir immer sicher bin, wann ich nach rechts wechseln muss.	
13-2	☐	für mich prinzipiell zwar i.O., hin und wieder bin ich aber unsicher, ob ich schon nach rechts wechseln müsste oder links bleiben darf.	
13-3	☐	für mich eher wenig i.O., da ich häufig unsicher bin, ob ich schon nach rechts wechseln müsste oder links bleiben darf.	
13-4	☐	für mich gar nicht i.O., da ich sehr oft unsicher bin, ob ich schon nach rechts wechseln müsste oder links bleiben darf.	
13-5	☐	Ich habe mir noch keine Gedanken über die Zumutbarkeitsregel gemacht.	

Teil 3 Allgemeine Gründe und Situationen für das Linksfahren

	Nun möchte ich Sie zu konkreten Gründen für das Linksfahren fragen. Bitte tragen Sie in das Blatt (Eintragungsblatt 1), das ich Ihnen nun gebe, ein, ob dieser Grund auf Sie nicht zutrifft, eher nicht zutrifft, eher zutrifft oder zutrifft. Auftrag: Falls der Proband bei den Fragen 18, 19 und 23 „trifft eher zu“ und „trifft zu“ geantwortet hat, fragen Sie nach...
--	---

14	
15	
16	
17	

18	... weil ich Raser bremsen möchte.
----	------------------------------------

18-1	Ist das eher auf Stadtautobahnen oder eher auf Überlandautobahnen oder auf beiden gleich oder macht es für Sie keinen Unterschied?	Stadt	Land	beide	weder / noch
		☐	☐	☐	☐
18-2	Ist das eher bei wenig Verkehr, eher bei viel Verkehr, bei wenig UND bei viel oder weder bei wenig noch bei viel Verkehr?	wenig	viel		
		☐	☐	☐	☐
18-3	Ist das eher im Bereich von Auf- oder Abfahrten oder eher auf der freien Strecke?	Auf/Ab.	freie Str.		
		☐	☐	☐	☐
18-4	Ist das eher auf 2-streifigen Autobahnen oder eher auf 3-streifigen Autobahnen? Hinweis: 3- oder mehrstreifige Autobahnen	2-streifig	3-streifig		
		☐	☐	☐	☐
18-5	Bei 3-streifigen Autobahnen: ist das dort eher auf dem ganz linken Fahrstreifen oder eher auf dem mittleren Fahrstreifen? Hinweis: 3- oder mehrstreifige Autobahnen	links	mittlere		
		☐	☐	☐	☐

PHÄLIKS	Vertiefungs-	Interviewer/		Interview	
	interview	Interviewerin		nummer	

19	... weil ich mich in bestimmten Situationen überfordert fühle.
----	--

19-1	Ist das eher auf Stadtautobahnen oder eher auf Überlandautobahnen oder macht es für Sie keinen Unterschied?	Stadt	Land	beide	weder / noch
		☐	☐	☐	☐
19-2	Ist das eher bei wenig Verkehr, eher bei viel Verkehr, bei wenig UND bei viel oder weder bei wenig noch bei viel Verkehr?	wenig	viel		
		☐	☐	☐	☐
19-3	Ist das eher im Bereich von Auf- oder Abfahrten oder eher auf der freien Strecke?	Auf/Ab.	freie Str.		
		☐	☐	☐	☐
19-4	Ist das eher auf 2-streifigen Autobahnen oder eher auf 3-streifigen Autobahnen?	2-streif	3-streif		
		☐	☐	☐	☐
19-5	Bei 3-streifigen Autobahnen: ist das dort eher auf dem ganz linken Fahrstreifen oder eher auf dem mittleren Fahrstreifen?	links	mittlere		
		☐	☐	☐	☐

20	
21	
22	

23	... weil ich fürchte, von rechts nicht mehr raus zu kommen. Hinweis: Verhungern = nicht mehr auf den linken Fahrstreifen ausfahren zu können.
----	---

23-1	Ist das eher auf Stadtautobahnen oder eher auf Überlandautobahnen oder macht es für Sie keinen Unterschied?	Stadt	Land	beide	weder / noch
		☐	☐	☐	☐
23-2	Ist das eher bei wenig Verkehr, eher bei viel Verkehr, bei wenig UND bei viel oder weder bei wenig noch bei viel Verkehr?	wenig	viel		
		☐	☐	☐	☐
23-3	Ist das eher im Bereich von Auf- oder Abfahrten oder eher auf der freien Strecke?	Auf/Ab.	freie Str.		
		☐	☐	☐	☐
23-4	Ist das eher auf 2-streifigen Autobahnen oder eher auf 3-streifigen Autobahnen?	2-streif	3-streif		
		☐	☐	☐	☐
23-5	Bei 3-streifigen Autobahnen: ist das dort eher auf dem ganz linken Fahrstreifen oder eher auf dem mittleren Fahrstreifen?	links	mittlere		
		☐	☐	☐	☐

24	
----	--

25	Was ist für Sie der entscheidende Grund für das Linksfahren?	
----	--	--

PHÄLIKS	Vertiefungs-	Interviewer/		Interview	
	interview	Interviewerin		nummer	

Teil 4 Derzeitiges Linksfahrverhalten

26 Stellen Sie sich vor, Sie fahren etwa eine Stunde auf der Autobahn, also gut 100 km. *Nachdenkzeit geben!* Wenn Sie zehn solcher Fahrten unternehmen, bei wie vielen dieser zehn Fahrten kommt es vor, dass sie zumindest einmal auf dem mittleren oder linken Fahrstreifen bleiben, obwohl Sie gemäß Rechtsfahrgebot nach rechts hätten wechseln müssen? *Nachfragen, ob klar ist, was gemeint ist. Eintragungsblatt 2a, oben*

Teil 5 Einschätzung Überwachung/Bestrafung

27	Wie schätzen Sie generell die Überwachung des Rechtsfahrgebots auf Österreichs Autobahnen ein? <i>Mehrfachnennungen erlaubt.</i>	so gut wie gar nicht	wenig aber regelmäßig	mit Schwerpunkt-kontrollen (wie bei Alkoholkontrollen)	sehr intensiv (wie bei Section Control)
		☐	☐	☐	☐
28	Wissen Sie, wie hoch aktuell die Strafe für Linksfahren ist? Oder können Sie eine Bandbreite angeben?		Euro	☐	weiß nicht
		von		bis	Euro

Teil 6 Angemessenheit Überwachung/Bestrafung + Information über derzeitige Überwachung/Bestrafung

29	Die Strafhöhe für Linksfahren beträgt 20,- Euro, wenn Sie von der Polizei beim Linksfahren aufgehalten werden und niemanden behindert haben. Ist die Strafhöhe aus Ihrer Sicht zu niedrig, genau angemessen oder zu hoch oder ist das Delikt nicht bestrafenswert?	zu niedrig	ange-messen	zu hoch	nicht bestrafens wert
		☐	☐	☐	☐
30	Welche Strafhöhe für Linksfahren ohne Behinderung anderer ist Ihrer Meinung nach angemessen? Oder können Sie eine Bandbreite angeben?		Euro	☐	weiß nicht
		von		bis	Euro
31	Wenn Sie beim Linksfahren allerdings auch noch jemanden behindert haben, dann droht ein Verwaltungsstrafverfahren mit Anzeige und einer Strafe bis zu € 726,-. Ist die Strafhöhe bei Behinderung anderer aus Ihrer Sicht zu niedrig, genau angemessen oder zu hoch? Oder finden Sie, dass es auch bei Behinderung anderer nicht bestrafenswert ist?	zu niedrig	ange-messen	zu hoch	nicht bestrafens wert
		☐	☐	☐	☐
32	Welche Strafhöhe für Linksfahren bei Behinderung anderer ist Ihrer Meinung nach angemessen? Oder können Sie eine Bandbreite angeben?		Euro	☐	weiß nicht
		von		bis	Euro

PHÄLIKS	Vertiefungs-	Interviewer/		Interview	
	-interview	Interviewerin		nummer	

33	Wird das Linksfahren Ihrer Meinung nach zu wenig, genau im richtigen Ausmaß oder zu viel überwacht?	zu wenig	genau richtig	zu viel	k.A.
		☐	☐	☐	☐

34	Derzeit wird so überwacht, dass Sie etwa alle 8.000 km auf eine Kontrolle des Rechtsfahrgebots treffen, das entspricht etwa bei jeder 20sten Fahrt von Wien nach Graz und zurück. Meistens merken Sie diese Überwachung nicht, da sie von Zivilstreifen aus erfolgt. Wenn Sie erwischt werden, zahlen Sie in der Regel € 20,-. Jetzt wissen Sie, wie dicht überwacht und wie hoch bestraft wird. Kommen wir auf die vorhin genannten zehn einstündigen Autobahnfahrten zurück.				
	Bei wie vielen Fahrten kann es unter diesen Bedingungen künftig vorkommen, dass Sie linksfahren? <i>Eintragungsblatt 2a, unten</i>				

Teil 7 Maßnahmenwirksamkeit: Überwachung/Bestrafung					
35	Es wird zur Zeit daran gedacht, entweder die Überwachungsichte oder die Strafhöhe oder beides zu ändern. Kombination in zwei Maßnahmenpaketen <i>Eintragungsblatt 2b, 2c, 2d und 2e</i>				

Teil 8 Maßnahmenwirksamkeit: Medienkampagne					
36	Medienkampagne <i>Eintragungsblatt 3</i>				

Teil 9 Maßnahmenwirksamkeit: Hinweis vor Ort					
37	Texte, Schilder, Bodenmarkierungen <i>Eintragungsblatt 4</i>				

Teil 10 Detail-Maßnahmenwirksamkeit: Kampagne					
38	Texte einer Medienkampagne <i>Eintragungsblatt 5</i>				

PHÄLIKS	Vertiefungs- interview	Interviewer/ Interviewerin		Interview nummer	
----------------	---------------------------	-------------------------------	--	---------------------	--

Teil 11 Maßnahmenwirksamkeit: Präzisierung des Rechtsfahrgebots

39	Derzeit gilt das Rechtsfahrgebot auf allen Autobahnen. Würden Sie zustimmen, eher zustimmen, eher nicht zustimmen oder nicht zustimmen, wenn das Rechtsfahrgebot unter folgenden Bedingungen aufgehoben würde?		stimme nicht zu	stimme eher nicht zu	stimme eher zu	stimme zu
	... auf Abschnitten mit einem Tempolimit von <u>80 km/h</u> ?		☐	☐	☐	☐
	Anmerkung Antwort „egal“ ist auch „erlaubt“. In Anmerkung eintragen!					
40	... auf Abschnitten mit einem Tempolimit von <u>100 km/h</u> ?		☐	☐	☐	☐
	Anmerkung					
41	... im Bereich von Autobahnauffahrten?		☐	☐	☐	☐
	Anmerkung					

42	Jetzt noch ein anderer Aspekt. Häufig wird beklagt, dass das Rechtsfahrgebot nicht ausreichend klar definiert ist. Würden Sie einer genaueren Definition des Rechtsfahrgebots zustimmen, eher zustimmen, eher nicht zustimmen oder nicht zustimmen, wenn es dadurch einfacher überwacht werden könnte?		stimme nicht zu	stimme eher nicht zu	stimme eher zu	stimme zu
	Anmerkung		☐	☐	☐	☐

Teil 12 Detail-Maßnahmenwirksamkeit: Erinnerung vor Ort

43	Texte eines Hinweises vor-Ort <i>Eintragungsblatt 6</i>
----	--

43-2	Texte auf Überkopfanzeigen befinden sich in der Regel vor allem in Bereichen mit Geschwindigkeitsbeschränkungen und / oder dichtem Verkehr. Können diese Texte die gewünschte Wirkung zur Einhaltung des Rechtsfahrgebots Ihrer Meinung nach erzeugen oder nicht?	ja	nicht	weiß nicht
		☐	☐	☐

PHÄLIKS	Vertiefungs-	Interviewer/		Interview	
	interview	Interviewerin		nummer	

44	Schilder und Bodenmarkierungen <i>Eintragungsblatt 7</i>
----	---

Wo sollten Ihrer Meinung nach Hinweisschilder aufgestellt werden?					
44-2	Entlang der freien Strecke oder beim Übergang von stadtnahen zu freien Streckenabschnitten?	frei	Über-gang	beide	weder / noch
		☐	☐	☐	☐
44-3	In Bereichen mit wenig oder in Bereichen mit viel Verkehr?	wenig	viel		
		☐	☐	☐	☐
44-4	An zweistreifigen oder an drei/mehrstreifigen Abschnitten?	2-streif		3-streif	
		☐	☐	☐	☐
44-5	Gleichmäßig verteilt oder konzentriert nach Knoten und Anschlussstellen?	gleichm. konzent.			
		☐	☐	☐	☐

Teil 13 Maßnahmenwirksamkeit: Sonstige Maßnahmen

45-1	Würden Sie es für sinnvoll erachten, wenn es Auffrischkurse zur Straßenverkehrsordnung gäbe? Sagen Sie mir bitte, ob Sie Auffrischkurse für sinnvoll, eher sinnvoll, eher nicht sinnvoll oder nicht sinnvoll halten?	nicht sinnvoll	eher nicht sinnvoll	eher sinnvoll	sinnvoll
		☐	☐	☐	☐

45-2	Warum nicht?

Sollte die Teilnahme an solchen Kursen freiwillig sein (z.B. Angebote von den Autofahrerclubs) oder verpflichtend (z.B. alle 10 Jahre)?	
☐ freiwillig	☐ verpflichtend

Teil 14 Abschlussbeurteilung

46	Ich zähle Ihnen nun noch einmal alle Maßnahmen im Überblick auf. Bitte reihen Sie maximal drei Maßnahmen, die Ihrer Meinung nach die größte Wirksamkeit zeigen. <i>Eintragungsblatt 8</i>
Anmerkungen zu 46 (Begründungen usw.)	

PHÄLIKS	Vertiefungs- interview	Interviewer/ Interviewerin		Interview nummer	

Teil 15 Soziodemographische Daten des Befragten								
Damit sind wir fast am Ende. Zum Abschluss habe ich noch ein paar Fragen zu Ihrer Person.								
47	Wie oft sind Sie als Autolenker auf einer Autobahn oder Schnellstraße unterwegs? Ist das mehrmals pro Woche, mehrmals pro Monat, mehrmals pro Jahr oder seltener?	mehrmals pro Woche	... pro Monat	... pro Jahr	seltener			
		☐	☐	☐	☐			
48	Wie schnell fahren Sie gewöhnlich auf der Autobahn, wenn 130 km/h erlaubt sind?	km/h						
49	Fahren Sie dort vorwiegend beruflich, privat oder beides zu etwa gleichen Teilen?	beruflich	privat	beides	k. A.			
		☐	☐	☐	☐			
50	Nutzen Sie das Auto, um Erledigungen während des Fahrens zu machen, wie zum Beispiel geplante Telefongespräche?	nein, keine Erledigungen		ja, Erledigungen				
		☐		☐				
51	Wie viele Kilometer legen Sie insgesamt, also nicht nur auf Autobahnen sondern auf allen Straßen, im Jahr mit einem Pkw zurück?	km						
52	Sagen Sie mir bitte die Marke und Modell und die Leistung des Autos in kW oder PS, mit dem Sie gewöhnlich unterwegs sind?	Marke und Modell		Leistung				
				☐	kW			
				☐	PS			
53	Wie viele Unfälle hatten Sie schon als Pkw-Lenker?	Anzahl wenn > 0		Wie viele mit Personenschaden?				
54	Wie viele Verkehrsstrafen erhielten Sie im letzten Jahr, ausgenommen für Falschparken?	Anzahl wenn > 0		Welche Art von Verkehrsstrafen waren das?				
55	Wie würden Sie Ihren Fahrstil einschätzen?							
56	Bedeutet Autofahren für Sie...	Stress	☐	nein	☐	ja	☐	keine Angabe
		Überholen von Langsamfahrern	☐	nein	☐	ja	☐	keine Angabe
		Spaß	☐	nein	☐	ja	☐	keine Angabe
		Dahingleiten	☐	nein	☐	ja	☐	keine Angabe
		Behinderung durch Ungeübte	☐	nein	☐	ja	☐	keine Angabe
		Bedrängung durch knapp Auffahrende	☐	nein	☐	ja	☐	keine Angabe
		Absichern müssen vor Rasern	☐	nein	☐	ja	☐	keine Angabe
		Notwendiges Übel	☐	nein	☐	ja	☐	keine Angabe
		Mittel zum Zweck	☐	nein	☐	ja	☐	keine Angabe

PHÄLIKS	Vertiefungs-	Interviewer/		Interview	
	interview	Interviewerin		nummer	

57	Wenn Sie Ihr Fahrkönnen mit einer Schulnote bewerten müssten: Welche Note würden Sie vergeben?				Note (1, sehr gut, bis 5, nicht genügend)	
58	Wenn Sie die Disziplin der Autofahrer auf unseren Autobahnen mit einer Schulnote bewerten müssten: Welche Note würden Sie vergeben?				Note (1, sehr gut, bis 5, nicht genügend)	
59	Was ist Ihr Geburtsjahr?	Jahreszahl				
60	Sind Sie derzeit Vollzeit, Teilzeit, nicht berufstätig oder in Ausbildung?	Vollzeit	Teilzeit	nicht berufstätig	in Ausbildung	
		☐	☐	☐	☐	
61	Was ist Ihre höchste abgeschlossene Ausbildung?	Pflichtschule	abgeschlossene Lehre	Fachschule ohne Matura	Matura	abgeschlossenes Studium
		☐	☐	☐	☐	☐
		Sonstiges:				

Geschlecht des Befragten <i>Selbstständig ankreuzen!</i>	☐ männlich	☐ weiblich
Bemerkung zum Interview:		
Dies ist mein Interview Datum des Interviews: Ort des Interviews: Dauer des Interviews: von Uhr bis Uhr = Minuten		
Ich versichere hiermit, dieses Interview ordnungsgemäß durchgeführt und kontrolliert zu haben. _____ (Unterschrift)		

Anhang 6: Beispiel für Beiblätter der Vertiefungsinterviews

Eintragungsblatt 1	Interview-Nr. 	
--------------------	--	---

Es kommt vor, dass ich auf der Autobahn auf dem mittleren oder dem linken Fahrstreifen fahre, obwohl ich nach rechts wechseln könnte, ...

	trifft nicht zu	trifft eher nicht zu	trifft eher zu	trifft zu	
... weil ich Fahrzeugen beim Einfädeln helfen möchte.	☐	☐	☐	☐	
... weil der Belag am rechten Fahrstreifen schlechter ist.	☐	☐	☐	☐	
... weil ich auf das Rechtsfahren (auf das Wiedereinordnen auf den rechten Fahrstreifen) vergesse .	☐	☐	☐	☐	
.. weil ich nicht weiß, wo das Rechtsfahrgebot auf Autobahnen überall gilt.	☐	☐	☐	☐	
... weil ich Raser bremsen möchte.	☐	☐	☐	☐	18
... weil ich mich in bestimmten Situationen überfordert fühle.	☐	☐	☐	☐	19
... weil ich wenig Fahrpraxis auf Autobahnen habe.	☐	☐	☐	☐	
... weil ich schnell vorankommen will.	☐	☐	☐	☐	
... weil ich es bei drei- oder mehrstreifigen Autobahnen einfach bequemer finde, den mittleren Fahrstreifen zu benutzen.	☐	☐	☐	☐	
... weil ich fürchte, von rechts nicht mehr raus zu kommen .	☐	☐	☐	☐	23
... weil ich nicht ortskundig bin und der mittlere Fahrstreifen den größten Entscheidungsspielraum lässt.	☐	☐	☐	☐	
Sonstiges					

Eintragungsblatt 2a

Interview-Nr.



Derzeitige Situation

Bei wie vielen Fahrten kann es vorkommen, dass Sie zumindest einmal LINKSFAHREN, d.h. dass Sie auf dem mittleren oder linken Fahrstreifen bleiben, obwohl Sie gemäß Rechtsfahrgebot nach rechts hätten wechseln müssen?	bei keiner der Fahrten										bei jeder Fahrt		
	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10		
	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	

Sie werden etwa alle 8.000 km kontrolliert, ob Sie das Rechtsfahrgebot einhalten.	Eine Missachtung des Rechtsfahrgebots kostet € 20,-, wenn Sie dabei ertappt werden.
---	---

Bei wie vielen Fahrten kann es unter diesen Bedingungen vorkommen, dass Sie links fahren?	bei keiner der Fahrten										bei jeder Fahrt		
	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10		
	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	

Eintragungsblatt 2b

Interview-Nr.



Maßnahme 1

Kontrollen/Strafen 1

Sie werden also etwa alle 8.000 km kontrolliert , ob Sie das Rechtsfahrgebot einhalten.	Eine Missachtung des Rechtsfahrgebots kostet € 180,- , wenn Sie dabei ertappt werden.
--	--

Bei wie vielen Fahrten kann es unter diesen Bedingungen vorkommen, dass Sie zumindest einmal LINKSFAHREN?	bei keiner der Fahrten										bei jeder Fahrt
	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐

Würden Sie der Umsetzung der Maßnahme zustimmen, eher zustimmen, eher nicht zustimmen oder nicht zustimmen?	stimme nicht zu	stimme eher nicht zu	stimme eher zu	stimme zu
	☐	☐	☐	☐

Eintragungsblatt 2c

Interview-Nr.



Maßnahme 1 Kontrollen/Strafen 2

Sie werden etwa alle 4.000 km kontrolliert , ob Sie das Rechtsfahrgebot einhalten.	Eine Missachtung des Rechtsfahrgebots kostet € 90,- , wenn Sie dabei ertappt werden.
---	---

Bei wie vielen Fahrten kann es unter diesen Bedingungen vorkommen, dass Sie zumindest einmal LINKSFAHREN?	bei keiner der Fahrten											bei jeder Fahrt
	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	
	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	

Würden Sie der Umsetzung der Maßnahme zustimmen, eher zustimmen, eher nicht zustimmen oder nicht zustimmen?	stimme nicht zu	stimme eher nicht zu	stimme eher zu	stimme zu
	☐	☐	☐	☐

Eintragungsblatt 2d

Interview-Nr.



Maßnahme 1

Kontrollen/Strafen 3

Sie werden etwa alle 1.200 km kontrolliert , ob Sie das Rechtsfahrgebot einhalten.	Eine Missachtung des Rechtsfahrgebots kostet € 20,- , wenn Sie dabei ertappt werden.
---	---

Bei wie vielen Fahrten kann es unter diesen Bedingungen vorkommen, dass Sie zumindest einmal LINKSFAHREN?	bei keiner der Fahrten											bei jeder Fahrt
	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	
	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐

Würden Sie der Umsetzung der Maßnahme zustimmen, eher zustimmen, eher nicht zustimmen oder nicht zustimmen?	stimme nicht zu	stimme eher nicht zu	stimme eher zu	stimme zu
	☐	☐	☐	☐

Eintragungsblatt 2e

Interview-Nr.



Maßnahme 1

Kontrollen/Strafen 4

Sie werden etwa alle 1.200 km kontrolliert , ob Sie das Rechtsfahrgebot einhalten.	Eine Missachtung des Rechtsfahrgebots kostet € 90,- , wenn Sie dabei ertappt werden.
---	---

Bei wie vielen Fahrten kann es unter diesen Bedingungen vorkommen, dass Sie zumindest einmal LINKSFAHREN?	bei keiner der Fahrten										bei jeder Fahrt
	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐

Würden Sie der Umsetzung der Maßnahme zustimmen, eher zustimmen, eher nicht zustimmen oder nicht zustimmen?	stimme nicht zu	stimme eher nicht zu	stimme eher zu	stimme zu
	☐	☐	☐	☐

Eintragungsblatt 3

Interview-Nr.



Maßnahme 2

Medienkampagne

Sie werden in den Medien
(z.B.: Verkehrsfunk, Fernsehen, Radio)
häufiger an die Einhaltung des Rechtsfahrgebots erinnert.

Bei wie vielen Fahrten kann es unter diesen Bedingungen vorkommen, dass Sie zumindest einmal LINKSFAHREN?	bei keiner der Fahrten											bei jeder Fahrt
	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	
	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	

Würden Sie der Umsetzung der Maßnahme zustimmen, eher zustimmen, eher nicht zustimmen oder nicht zustimmen?	stimme nicht zu	stimme eher nicht zu	stimme eher zu	stimme zu
	☐	☐	☐	☐

Eintragungsblatt 4

Interview-Nr.



Maßnahme 3

Hinweis vor Ort

Sie werden direkt an der Autobahn
(z.B.: mittels Texten, Schildern und Bodenmarkierungen)
häufiger an die Einhaltung des Rechtsfahrgebots erinnert.

Bei wie vielen Fahrten kann es unter diesen Bedingungen vorkommen, dass Sie zumindest einmal LINKSFAHREN?	bei keiner der Fahrten										bei jeder Fahrt	
	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	
	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	

Würden Sie der Umsetzung der Maßnahme zustimmen, eher zustimmen, eher nicht zustimmen oder nicht zustimmen?	stimme nicht zu	stimme eher nicht zu	stimme eher zu	stimme zu
	☐	☐	☐	☐

Eintragungsblatt 5

Interview-Nr.



Maßnahme 2a

Texte einer Medienkampagne

Welche der vier unten vorgeschlagenen Kampagnen würde
Ihrer Meinung nach am besten,
am zweitbesten, am drittbesten und am wenigsten wirken?

☐	Ermahnend, zum Beispiel: Nicht vergessen: Auf Autobahnen gilt das Rechtsfahrgebot! Verstöße werden mit einer Strafe bis zu 726,- Euro geahndet.
☐	Positiv informierend, zum Beispiel: Auch sie wollen sicher und flüssig unterwegs sein: Rechtsfahren bringt's!
☐	Negativ informierend, zum Beispiel: Linksfahren behindert das flüssige Vorankommen, verursacht Stau und kann tödlich sein.
☐	Humorvoll, zum Beispiel: Wie wäre es nach dem Überholen auf der Autobahn das andere Links auszuprobieren?

Eintragungsblatt 6

Interview-Nr.



Maßnahme 3a

Texte eines Hinweises vor Ort

Welcher der vier unten vorgeschlagenen
Texte auf Überkopfanzeigen
würde Ihrer Meinung nach
am besten, am zweitbesten, am drittbesten und am wenigsten wirken?

☐


**Nach dem Überholen rechts
einordnen!**

☐


**Rechtsfahren für sicheren und flüssigen
Verkehr**

☐


Linksfahren verursacht Stau.

☐


Der hinter dir mecht's, fahr rechts!

Eintragungsblatt 7

Interview-Nr.

PHÄLIKS

Maßnahme 3b

Schilder und Bodenmarkierungen

Welcher der drei unten vorgeschlagenen Schilder und Bodenmarkierungen würde Ihrer Meinung nach am besten, am zweitbesten und am wenigsten wirken?

☐ 	☐ 
☐ 	

Eintragungsblatt 8

Interview-Nr.



Reihung der Maßnahmen

**Reihen Sie maximal drei Maßnahmen,
die Ihrer Meinung nach die größte Wirksamkeit zeigen.**

Mehr Überwachung	☐
Höhere Strafen	☐
Genauere Definition der Zumutbarkeit	☐
Medienkampagne	☐
Texte auf Überkopfanzeigen	☐
Hinweisschilder und Bodenmarkierungen	☐
Auffrischkurse	☐