



## Projektbericht

Gregor BARTL, [www.alles-fuehrerschein.at](http://www.alles-fuehrerschein.at), Wien, Juni 2025

# Konflikte beim Auffahren auf die Autobahn

## Einleitung und Fragestellung

Verkehrsunfälle beim Auffahren auf die Autobahn über den Beschleunigungsstreifen werden nicht als eigene Kategorie in der österreichischen Unfallstatistik der Statistik Austria erfasst. Diese Statistik erfasst ausschließlich Personenschadensunfälle aufgrund polizeilicher Erfassung am Unfallort. Sachschadensunfälle werden grundsätzlich nicht polizeilich und somit auch nicht offiziell statistisch erfasst. Die Alltagserfahrung als Verkehrsteilnehmer gibt Anlass zur Hypothese, dass die Vorrangregeln beim Auffahren auf die Autobahn einer bedeutenden Zahl an Lenkern nicht klar sind.

Beim fehlerhaften Auffahren auf die Autobahn sind primäre seitliche Streifunfälle sowie Auffahrunfälle zu erwarten. Die involvierten Fahrzeuge sind dabei häufig mit etwa gleich hoher Geschwindigkeit in gleicher Richtung unterwegs. Aufgrund der geringen Geschwindigkeitsdifferenzen zwischen den Fahrzeugen ist es naheliegend, dass sich Unfälle beim Auffahren auf die Autobahn größtenteils mit Sachschaden und nicht mit Personenschaden zutragen. Wenn beim fehlerhaften Einfädeln starke Bremsmanöver dazu führen, dass die Fahrzeuge dahinter durch ebenfalls starkes Bremsen miteinander kollidieren, ist der ursächliche Zusammenhang mit dem weiter vorne stattgefundenen Konflikt beim Auffahren anzunehmender Weise nicht identifizierbar. Somit kann eine Ursachenverkettung gar nicht als statistische Kategorie erfasst werden. Die weiter hinten stattfindenden Bremsmanöver können dann überraschend sein, wenn z.B. größere Fahrzeuge in leichten Kurven die Sicht nehmen. Dadurch kann das weiter vorne stattfindende kritische Auffahrmanöver nicht wahrgenommen werden.

Der bis heute schwerste Verkehrsunfall im Jahr 2025 in Österreich ereignete sich beim Auffahren auf die Autobahn am 1. April 2025. Nach übereinstimmenden Medienberichten fuhr ein Sattelzug um ca. 6.20 Uhr morgens vom Rastplatz Gleißfeld Richtung Norden auf den ersten Fahrstreifen der Südautobahn auf. Der Lenker habe angegeben, dass er den nachfolgenden Verkehr nicht behindert hätte (?!). Dennoch prallte ein Kleinbus auf dem ersten Fahrstreifen gegen das Heck des auffahrenden Sattelzugs (vergl. z.B.

<https://noe.orf.at/stories/3299608/> oder

<https://www.derstandard.at/story/3000000264205/vier-tote-auf-a2-in-n214-lenker-von->

[kleinbus-festgenommen](#)). Dabei starben 5 Insassinnen des Kleinbusses, drei weitere erlitten schwere Verletzungen. Die beiden Insassen des Sattelzugs erlitten leichte Verletzungen. Der Beschleunigungsstreifen ist an dieser Stelle eher kurz, wirkt durch seitliche Schallschutzwände eng und befindet sich in einer leichten Kurve. Bereits in den beiden Jahren davor ereigneten sich laut interaktiver Unfallkarte der Statistik Austria an etwa derselben Stelle Personenschadensunfälle (August 2023 und Juni 2024).

Als Trivia soll erwähnt werden, dass kürzlich in einer deutschen Quizsendung die Führerscheinprüfung thematisiert und teilweise simuliert wurde. Die Frage des richtigen, aber in der Praxis oft missverständlichen und gefährlichen Auffahrens auf die Autobahn, wurde speziell herausgegriffen und die Problemlage erörtert. Ein prominenter Ex-Formel-Eins-Rennfahrer konnte dabei die korrekte Vorrangregelung beim Auffahren auf die Autobahn nicht benennen. (12.03.2025, 22.35 Uhr, RTL, „Stern-TV“).

Im vorliegenden Projekt soll nun objektiviert werden, ob und wie konflikthaft das Auffahren auf die Autobahn am Beschleunigungsstreifen in Österreich ist.

## Methode

Es wurden Konfliktbeobachtungen und Autofahrerbefragungen durchgeführt.

1. Als zu beobachtender Konflikt wurde definiert: Wenn ein benachrangtes Kfz am Beschleunigungsstreifen auf die Autobahn auffährt und dieses dabei in Kollision oder gefährliche Nähe mit einem auf der Autobahn befindlichen und somit bevorrangten Kfz geraten würde, falls nicht einer der beiden Geschwindigkeit oder Fahrstreifen wechselt. Die Beobachtungen wurden nur an Stellen durchgeführt, an denen 130 km/h erlaubt sind. Es wurde nur bei geringem bis mittlerem Verkehrsaufkommen beobachtet. Einspurige Kfz und Einsatzfahrzeuge wurden nicht beobachtet. Uneindeutige Beobachtungen schieden aus. Geeignete Beobachtungsposten, von denen man das Verhalten des Auffahrenden sowie das gesamte Verhalten des bzw. der anderen auf der Autobahn Fahrenden über mehrere hundert Meter beobachten kann, sind rar. Beobachtet wurde von Autobahnbrücken über die A1 Westautobahn bei Enns Ost und auf der S5 bei Kirchberg am Wagram sowie vom Gegenhang beim Rastplatz Gleißefeld auf der A1 Südataubahn, wo sich der oben genannte schwere Unfall ereignete. Es wurden im Mai/Juni 2025 an Werktagen, tagsüber 512 Verkehrsbeobachtungen durchgeführt.

Auf Autobahnen mit niedrigerem Geschwindigkeitslimit als 130 km/h wurde nicht beobachtet. Auf den sogenannten Stadtautobahnen mit 80 km/h-Limit sind die Geschwindigkeitsunterschiede zwischen dem Auffahrenden und dem auf der Autobahn Fahrenden sehr gering oder nicht gegeben. Zudem ist der Verkehr auf Stadtautobahnen sehr dicht. Einzelereignisse können nicht differenziert wahrgenommen werden. Bei hohem Verkehrsaufkommen lässt sich das Auffahren auf die Autobahn eher als ein gegeneinander und miteinander Ringen um jeden Meter

beschreiben, was von „höchst riskant“ bis „höchste Schwarmintelligenz“ zu interpretieren ist.

Sobald ein auffahrendes Fahrzeug am Beschleunigungsstreifen auffuhr, wurde nach einem oder mehreren Fahrzeugen am ersten Fahrstreifen Ausschau gehalten. Wenn das auffahrende mit dem auf der Autobahn fahrenden Fahrzeug bei Beibehaltung von Tempo und Richtung in Konflikt geraten würde, wurde beobachtet und klassifiziert. Primär wurde beobachtet, wie sich der auf der Autobahn Fahrende verhält. Jene Auffahrmanöver flossen nicht in die Studie ein, bei denen der Auffahrende entweder bereits einige Meter zurücklag oder schon viel schneller fuhr als der auf der Autobahn Fahrende – z.B. ein langsam fahrender Lkw. In diesen Fällen lag kein Konflikt vor.

2. Im Mai/Juni 2025 wurden 819 Autofahrer/innen befragt, ob sie die Vorrangregelung beim Auffahren auf die Autobahn kennen. Zusätzlich wurde erfragt, ob nach ihrem Wissensstand, das „Rücksichtnahmegebot“ gesetzlich festgeschrieben ist (§ 3 StVO – seit dem Jahr 2011). Diese Begrifflichkeit wurde in die Abfrage von drei weiteren Begriffen eingebettet: „Vertrauensgrundsatz“, „Rechtsfahrgebot“ und „Fußgängervorrang am Schutzweg“. An Tankstellen in Wien und Niederösterreich wurden zufällig 191 Autofahrer/innen mündlich, anonym dazu befragt. In Weiterbildungskursen für Erwachsene am WIFI Wien wurden 112 Personen zufällig, anonym in der Gruppe mittels schriftlichem Fragebogen befragt. Weiters wurden 516 Führerscheineulinge (ca. 9 Monate nach Führerscheinerwerb) schriftlich, anonym in Gruppen befragt. Diese Fragebögen wurden während des verkehrspsychologischen Gruppengesprächs in W, NÖ, Bgld., OÖ, S im Rahmen der zweiten Ausbildungsphase vorgegeben – ebenfalls eine Zufallsstichprobe.

## Ergebnisse

### 1. Verkehrsbeobachtungen

Bei den 512 Verkehrsbeobachtungen zeigte sich, dass in 65,1% der Fälle, den benachrangt Auffahrenden von den auf der Autobahn bevorrangt Fahrenden das Auffahren durch Fahrstreifenwechsel oder Abbremsen ermöglicht wurde – obwohl die Auffahrenden benachrangt sind. Diese 65,1% beinhalten die Rücksichtnahme gegenüber den Auffahrenden mit (21,3%) und ohne (43,8%) Behinderung der dahinter auf der Autobahn Fahrenden. In weiteren 28,9% der Fälle war zu beobachten, dass sich die benachrangt Auffahrenden selbst mittels Geschwindigkeitsanpassung ihre sichere Lücke zum Auffahren suchen mussten. Schließlich wurde in 6% der Fälle den Auffahrenden nicht Platz gemacht, obwohl es ohne Behinderung der dahinter Fahrenden möglich gewesen wäre.

Überblick über diese vier zu beobachtenden Kategorien, siehe auch Diagramm danach:

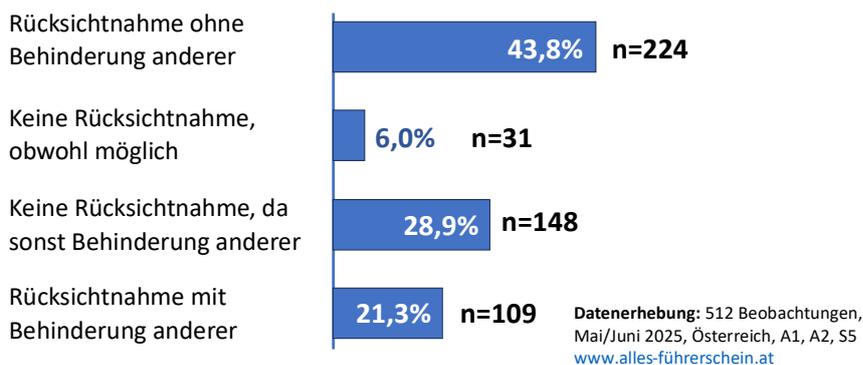
1. **Rücksichtnahme durch den auf der Autobahn Fahrenden ohne Behinderung anderer (43,8%)**: Ein Kfz fährt benachrangt auf. Nur ein weiteres Kfz befindet sich bevorrangt

auf dem ersten Fahrstreifen der Autobahn und macht dem Auffahrenden durch einen rechtzeitigen Fahrstreifenwechsel oder durch Verlangsamung Platz.

2. **Keine Rücksichtnahme, obwohl es ohne Behinderung anderer möglich gewesen wäre (6,0%)**: Ein Kfz fährt benachrangt auf. Nur ein weiteres Kfz befindet sich bevorrangt auf dem ersten Fahrstreifen der Autobahn und macht dem Auffahrenden NICHT Platz.
3. **Keine Rücksichtnahme durch den auf der Autobahn Fahrenden, da sonst Behinderung der dahinter Fahrenden (28,9%)**: Ein Kfz fährt benachrangt auf. Zwei oder mehrere Kfz befinden sich nahe beieinander (bis ca. 50 m bei ca. 130 km/h) bevorrangt auf der Autobahn. KEINER aus der bevorrangten Kfz-Gruppe macht dem benachrangt Auffahrenden durch einen Fahrstreifenwechsel oder durch Verlangsamung Platz und somit kommt es zu KEINER Behinderung/Gefährdung der dahinter auf der Autobahn Fahrenden. Der Auffahrende kann nur durch Verlangsamung oder starke Beschleunigung seine Lücke zum Auffahren nützen. Ein korrektes Manöver.
4. **Rücksichtnahme durch den auf der Autobahn Fahrenden mit Behinderung der dahinter Fahrenden (21,3%)**: Ein benachrangtes Kfz fährt auf. Zwei oder mehrere Kfz befinden sich nahe beieinander bevorrangt auf der Autobahn. Das erste aus der bevorrangten Kfz-Gruppe macht dem benachrangt Auffahrenden durch einen Fahrstreifenwechsel oder durch Verlangsamung Platz und behindert/gefährdet dadurch den oder die dahinter Fahrenden.

### Auffahren auf Autobahn über Beschleunigungsstreifen

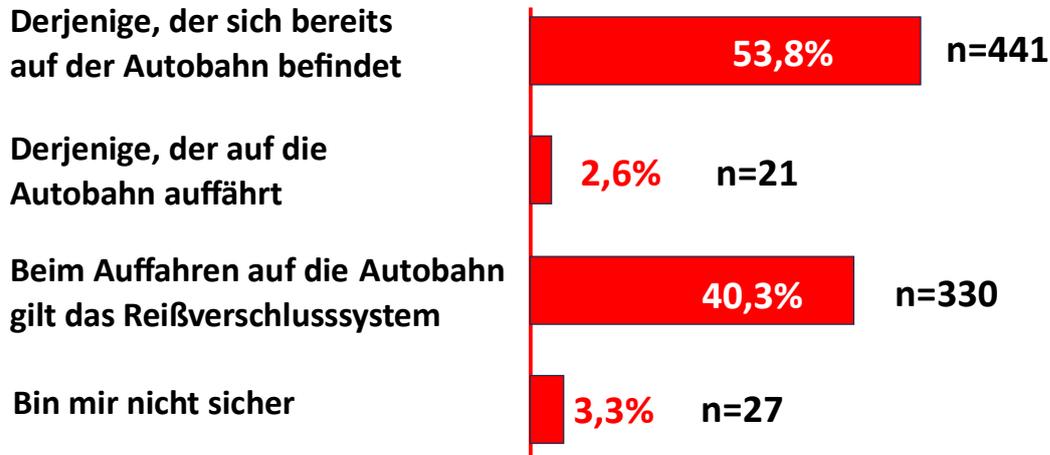
Verhalten jener Autofahrer, die sich bevorrangt am ersten Fahrstreifen von Autobahnen mit Tempolimit 130 km/h befanden



Die Detailergebnisse der Befragungen werden in folgenden Diagrammen dargestellt, differenziert nach sowohl Gesamtstichprobe (n=819) und Subgruppen (516 Führerscheinneulinge und 303 Lenker als zufällige Repräsentativstichprobe). Es zeigen sich keine grundlegenden Unterschiede zwischen den Stichproben hinsichtlich der Projekt-Aussage:

## Wer hat beim Auffahren auf Autobahn Vorrang?

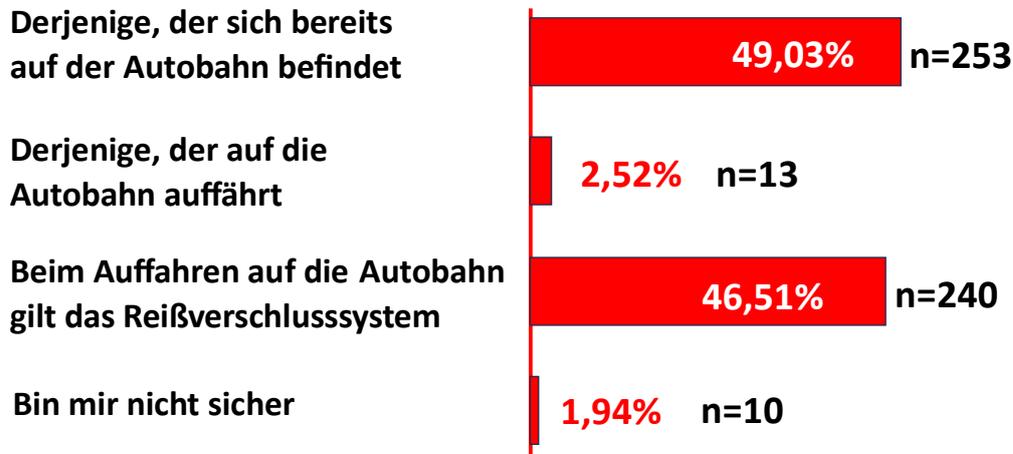
Gesamtstichprobe 819 Führerscheinbesitzer, Mai/Juni 2025, Bgl., W, NÖ, OÖ, S. schriftlich und mündlich



[www.alles-fuehrerschein.at](http://www.alles-fuehrerschein.at)

## Wer hat beim Auffahren auf Autobahn Vorrang?

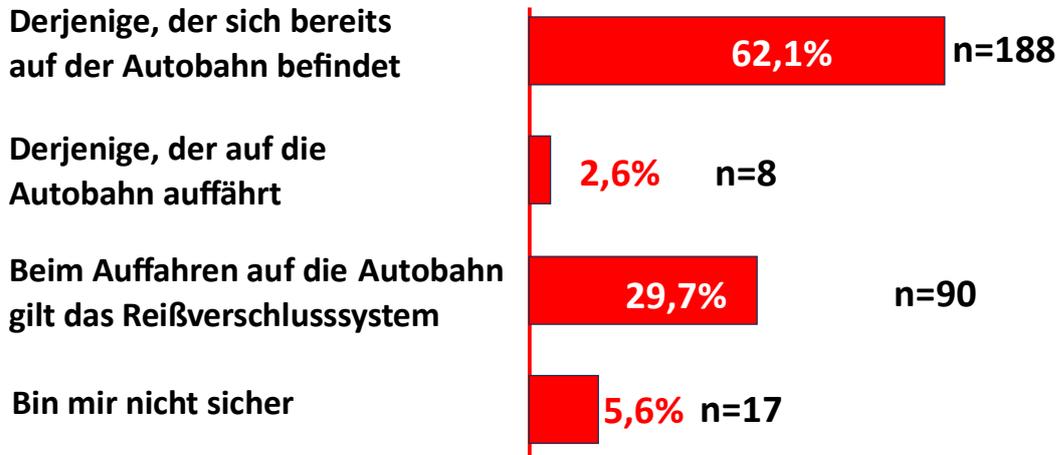
516 Führerscheinneulinge, schriftliche Einzelvorgabe anonym in Gruppen, Mai/Juni 2025, Bgl., W, NÖ, OÖ, S



[www.alles-fuehrerschein.at](http://www.alles-fuehrerschein.at)

### Wer hat beim Auffahren auf Autobahn Vorrang?

Teilstichprobe 303 Führerscheinbesitzer, Mai/Juni 25, Tankstellen W, NÖ und WIFI Wien schriftl. und mündl.



[www.alles-fuehrerschein.at](http://www.alles-fuehrerschein.at)

### Welcher der folgenden vier Begriffe ist Gesetz im Straßenverkehr ?

Gesamtstichprobe 819 Führerscheinbesitzer, Mai/Juni 2025, Bgl., W, NÖ, OÖ, S. schriftlich und mündlich

<b>Vertrauensgrundsatz</b>	Ja	67,9%
	Nein	19,3%
	Weiß nicht	12,8%
<b>Rechtsfahrgebot</b>	Ja	90,5%
	Nein	3,7%
	Weiß nicht	5,8%
<b>Rücksichtnahmegebot</b>	Ja	27%
	Nein	44,3%
	Weiß nicht	28,7%
<b>„Fußgängervorrang“ am Schutzweg</b>	Ja	92,4%
	Nein	3,8%
	Weiß nicht	3,8%

[www.alles-fuehrerschein.at](http://www.alles-fuehrerschein.at)

## Welcher der folgenden vier Begriffe ist Gesetz im Straßenverkehr ?

432 Führerscheinneulinge, schriftliche Einzelvorgabe anonym in Gruppen, Mai/Juni 2025, Bgl., W, NÖ, OÖ, S

<b>Vertrauensgrundsatz</b>	Ja	64,35%
	Nein	23,15%
	Weiß nicht	12,5%
<b>Rechtsfahrgebot</b>	Ja	89,6%
	Nein	4,5%
	Weiß nicht	5,9%
<b>Rücksichtnahmegebot</b>	Ja	24,7%
	Nein	53,8%
	Weiß nicht	21,5%
<b>„Fußgängervorrang“ am Schutzweg</b>	Ja	89,7%
	Nein	5,6%
	Weiß nicht	4,7%

[www.alles-fuehrerschein.at](http://www.alles-fuehrerschein.at)

## Welcher der folgenden vier Begriffe ist Gesetz im Straßenverkehr ?

Teilstichprobe 303 Führerscheinbesitzer, Mai/Juni 25, Tankstellen W, NÖ und WIFI Wien schriftl. und mündl.

<b>Vertrauensgrundsatz</b>	Ja	72,8%
	Nein	13,9%
	Weiß nicht	13,3%
<b>Rechtsfahrgebot</b>	Ja	91,8%
	Nein	2,6%
	Weiß nicht	5,6%
<b>Rücksichtnahmegebot</b>	Ja	30,3%
	Nein	30,3%
	Weiß nicht	39,4%
<b>„Fußgängervorrang“ am Schutzweg</b>	Ja	96,1%
	Nein	1,3%
	Weiß nicht	2,6%

[www.alles-fuehrerschein.at](http://www.alles-fuehrerschein.at)

### Interpretation der Ergebnisse

Beim Auffahren auf die Autobahn ist man benachrangt. Ein Vorrang-geben-Schild, welches von den meisten offenbar nicht wahrgenommen wird, weist sogar vor jedem Beschleunigungsstreifen darauf hin. Dennoch wird in zwei Drittel (65,1%) der beobachteten Fälle dem Benachrangten Vorrang gewährt. Egal, ob dabei niemand anderer (43,8%) oder andere dahinter Fahrende (21,3%) behindert bzw. gefährdet werden. Dieses häufig

auf tretende Verhalten fördert den beiläufigen Lerneffekt, dass man als Auffahrender bevorrangt wäre. Der Auffahrende erwartet somit in vielen Fällen, dass der auf der Autobahn Fahrende ihm durch einen Fahrstreifenwechsel oder durch Abbremsen Platz zum Auffahren verschaffen wird. Allerdings wird dieses Verhalten nicht von allen Bevorrangten gesetzt. Wenn eine falsche Erwartung auf ein gesetzeskonformes Verhalten trifft, kommt es zum Konflikt. Möglicherweise ist der eingangs erwähnte schwere Unfall, ohne den Sachverständigen und Gerichten vorzugreifen, darauf zurückzuführen.

Der Grund für diese vorausseilende Hilfsbereitschaft der Mehrheit ist wohl zu einem Teil tatsächlich einer altruistischen Einstellung geschuldet, zum anderen Teil dient dieses Platzmachen-Verhalten auch der eigenen Stressreduktion. Der Stress kann entstehen, sobald man wahrgenommen hat, dass ein anderer, seitlich rechts vor einem selber, Fahrender beabsichtigt, auf jenen Fahrstreifen aufzufahren, auf dem man gerade fährt. Als das gelindeste Mittel zur Stress-Reduktion erscheint es nun, einen Fahrstreifenwechsel vorzunehmen. Gemäß dem „Rücksichtnahme-Erfordernis“ (§ 3 StVO) ist dieses Verhalten als eine naheliegende, aber nicht zwingende Möglichkeit anzusehen, zumal sich im selben Paragrafen der StVO findet, dass darauf vertraut werden darf, dass andere die Rechtsvorschriften befolgen – in diesem Fall, dass der Benachrangte am Beschleunigungsstreifen bleibt, bis der Bevorrangte vorbeigefahren ist. Höchstgerichtliche Entscheidungen zu dieser komplexen und widersprüchlichen Sachlage konnten im Zuge einer Recherche für Österreich nicht gefunden werden. Es ist jedenfalls falsch, wenn man den Fahrstreifen in vorausseilender Hilfsbereitschaft wechselt und dadurch die dahinter Fahrenden behindert oder gefährdet. Vorausseilende Rücksichtnahme darf nicht zur Rücksichtslosigkeit gegenüber den dahinter Fahrenden führen.

### **Lösungsansätze zur Umsetzung:**

1. Bewusstseinsbildung, etwa durch eine auffälligeren Beschilderung und durch eine Kampagne.
2. Mehr Autobahn-Fahrstunden in der Fahrausbildung.

### **Richtiges Auffahren auf die Autobahn:**

Als **Auffahrender** auf die Autobahn ist man benachrangt. Vor jeder Auffahrt steht ein Vorrang-Geben-Zeichen. Es gilt nicht das Reißverschlussystem.

1. Richtungsblick nach vorne auf den Beschleunigungsstreifen und auf den nachfolgenden Pannestreifen sowie auf die Autobahn.
2. Spiegel- und Schulterblick, um eine Lücke zu suchen.
3. Im positiven Fall zügig auf die jeweilig gefahrene Autobahngeschwindigkeit, meist ca. 100 km/h, beschleunigen und ohne Behinderung der anderen auf die Autobahn auffahren.

4. Notfalls zur Gefahrenabwehr den schmalen Pannestreifen mit Richtungsblick weiter benützen (dies ist allerdings nicht gesetzlich so vorgesehen). Anhalten nur bei unmittelbaren Behinderungen bzw. Gefahren.

5. Beim Auffahren nur auf den ersten Fahrstreifen auffahren und nicht gleich in einem Zug zwei Fahrstreifenwechsel durchführen.

Übrigens, am Beschleunigungsstreifen darf man gegebenenfalls schneller fahren als gerade am ersten Fahrstreifen der Autobahn gefahren wird, um z.B. vor einem langsamer fahrenden Lkw auffahren zu können.

### **Richtiges Verhalten als Bevorrangter auf der Autobahn:**

Als **auf der Autobahn Fahrender** ist man bevorrangt. Richtiges Verhalten, wenn man am Beschleunigungsstreifen einen Auffahrenden erblickt:

1. Nicht gleich unter Druck geraten und in „vorausseilender Hilfsbereitschaft“ oder bloß zur eigenen Stress-Reduktion dem benachrangt Auffahrenden mittels Fahrstreifenwechsel Vorrang gewähren.
2. Volle Konzentration, wissend, dass manche Auffahrende irrtümlicherweise erwarten, dass Ihnen Platz gemacht wird.
3. Nur wenn neben und hinter einem selbst keine weiteren Fahrzeuge fahren, gemäß dem „Rücksichtnahmegebot“ (§ 3 StVO) einen Fahrstreifenwechsel machen oder verlangsamen bzw. beschleunigen, um dem Auffahrenden Platz zu machen.
4. Insgesamt defensiv, gefahrenbewusst und keinesfalls rechthaberisch verhalten.
5. Auf den eigenen 2 Sekunden Mindestsicherheitsabstand achten, um sich selbst vor unerwarteten Bremsmanövern zu schützen.

### **Varia**

Im Zuge der Verkehrsbeobachtungen war auffallend, dass einige Autofahrer den Fahrstreifen für den Auffahrenden gewechselt haben, obwohl dies nicht nötig gewesen wären. In diesem Fall wechselte der auf der Autobahn Fahrende, nach seinem unnötigen Fahrstreifenwechsel, hinter dem Aufgefahrenden wieder auf den ersten Fahrstreifen zurück. Eine vorausseilende Hilfsbereitschaft ohne Hilfeleistung. Dies zu quantifizieren, wäre eine interessante Aufgabe für ein etwaiges künftiges Verkehrsbeobachtungs-Projekt.

Je geringer die Verkehrsdichte war, desto eher war man bereit, dem Auffahrenden Vorrang zu gewähren. Gegengleich nahm die Bereitschaft mit zunehmender Verkehrsdichte ab. Wenn Fahrzeuge am ersten und zweiten Fahrstreifen direkt nebeneinander fuhren, wurde kein Versuch eines Fahrstreifenwechsels beobachtet. Dies wäre auch sehr gefährlich gewesen.

Anders verhielt sich das Auffahren bei sehr hohem Verkehrsaufkommen auf der Wiener „Stadtautobahn“ A 22, auf der mit ca. 60 bis 80 km/h gefahren wurde. Zusätzliche

Verkehrsbeobachtungen von Auffahrmanövern auf die A 22 zeigten häufige Fahrstreifenwechsel mit nur wenigen Metern Tiefenabstand. Gegenseitige Rücksichtnahme oder gegenseitiges Dulden bei sehr hoher Konzentration scheinen bei diesen Fahrmanövern häufigere Unfälle zu verhindern.

#### Anhang Fragbogen:

#### Anonyme Befragung

### 1. Wer hat beim Auffahren auf die Autobahn Vorrang?

Bitte um Ihre spontane Antwort – nur eine ankreuzen – Danke!

- Derjenige, der sich bereits auf der Autobahn befindet.
- Derjenige, der auf die Autobahn auffährt.
- Beim Auffahren auf die Autobahn gilt das Reißverschlussystem.
- Bin mir nicht sicher.

### 2. Welcher der folgenden vier Begriffe ist Gesetz im Straßenverkehr?

#### Vertrauensgrundsatz

- Ja
- Nein
- Bin mir nicht sicher

#### Rechtsfahrgebot

- Ja
- Nein
- Bin mir nicht sicher

#### Rücksichtnahmegebot

- Ja
- Nein
- Bin mir nicht sicher

#### Fußgängervorrang am Schutzweg

- Ja
- Nein
- Bin mir nicht sicher

**Anhang Presse-Aussendung vom 26.6.2025**

## PRESSE-INFORMATION

## Konflikte beim Auffahren auf die Autobahn

**Bei jedem fünften Auffahrmanöver vom Beschleunigungstreifen auf die Autobahn kommt es zu einer Behinderung oder Gefährdung der dahinter Fahrenden. In vorausseilender Hilfsbereitschaft wird dem Auffahrenden Platz gemacht. In der Folge müssen die dahinter Fahrenden bremsen, um eine Kollision zu verhindern. Am Beschleunigungstreifen ist man benachrangt. Das weiß nur jeder zweite Autofahrer. Der bisher schwerste Unfall im heurigen Jahr ereignete sich beim Auffahren auf die Autobahn: Fünf Tote, drei Schwer- und zwei Leichtverletzte.**

Am frühen Morgen des 1. April 2025 fuhr ein Sattelzug vom Rastplatz Gleißfeld auf die A2 Südautobahn Richtung Wien auf. Ein vollbesetzter Kleinbus prallte auf dessen Heck. In einem aktuellen Projekt des Instituts *alles-fuehrerschein.at* wurden im Mai/Juni 512 Auffahrten auf die Autobahn beobachtet und klassifiziert<sup>1</sup>. In 21,3% der beobachteten Fälle wechselte der auf der Autobahn Fahrende vom ersten auf den zweiten Fahrstreifen oder bremste, um dem Auffahrenden Platz zu machen. Er wechselte obwohl er bevorrangt war und obwohl dadurch einer oder mehrere dahinter Fahrende behindert bzw. gefährdet wurden.

In weiteren 43,8% der Fälle wurde dem Auffahrenden ohne Behinderung anderer Platz gemacht, zumal gerade keine weiteren Autos dahinter fuhren. Diese Rücksichtnahme ohne Behinderung anderer entspricht dem „Rücksichtnahmegebot“ der Straßenverkehrsordnung (§ 3 StVO). Allerdings ist dieses gesetzliche Rücksichtnahmegebot den meisten Autofahrern (73%) gänzlich unbekannt, wie eine projektbegleitende Befragung von 819 Autofahrern ergab. „Offenbar wird einerseits zur eigenen Stress-Reduktion dem Auffahrenden Platz gemacht, andererseits tatsächlich aus Hilfsbereitschaft“, so Projektleiter und Verkehrspsychologe Gregor Bartl von *alles-fuehrerschein.at*. „Dabei wären zahlreiche der vorausseilend hilfsbereiten Fahrstreifenwechsel gar nicht notwendig gewesen, wie die Beobachtungen ergaben.“

Der Alltag auf unseren Autobahnen stellt sich für den Auffahrenden somit folgendermaßen dar: In den überwiegenden Fällen erlebt er, dass ihm die anderen Platz machen. In zwei Drittel der Fälle (21,3% plus 43,8%) wird demjenigen, der benachrangt auffährt, mittels Fahrstreifenwechsel oder Bremsen Platz gemacht. „Wenn uns die meisten Autofahrer immer wieder am Beschleunigungstreifen Platz machen, lernen wir daraus beiläufig, dass wir de facto bevorrangt sind,“ so Bartl. „Möglicherweise ist der schwere Unfall vom 1. April 2025

---

<sup>1</sup> 512 Verkehrsbeobachtungen sobald sich Fahrzeuge beim Auffahren kritisch näherten, keine Einsatzfahrzeuge und Einspurige. Wo: A1 Enns Ost, S5 Kirchberg von Brücken und A2 am Gegenhang von Rastplatz Gleißfeld (Unfallort). Bei geringem bis mittlerem Verkehrsaufkommen, 130 km/h-Limit. Keine „Stadtautobahnen“.

durch diesen Lernfehler erklärbar. Demzufolge hätte der Lenker des am Beschleunigungsstreifen auffahrenden Sattelzugs erwartet, dass ihm der auf der Autobahn Befindliche, wie üblich, Platz machen würde.“ Nach übereinstimmenden Medienberichten, sagte der Lkw-Lenker sogar aus, er habe den nachfolgenden Verkehr nicht behindert. Natürlich werden Sachverständige und Gerichte versuchen, die letzten Sekunden vor dem Crash bestmöglich zu rekonstruieren, um die finale Schuldfrage zu klären.

Bereits in den beiden Jahren davor ereigneten sich an etwa derselben Stelle zwei Personenschadensunfälle (August 2023 und Juni 2024 gemäß interaktiver Unfallkarte der Statistik Austria). Eine Unfallkategorie „Auffahren auf die Autobahn“ gibt es allerdings nicht. Auch Folgeunfälle einige Autos dahinter sind kaum als solche identifizierbar.

Die Vorrang-Geben Schilder am Beschleunigungsstreifen werden zu wenig wahrgenommen, wie die begleitende Autofahrerbefragung ergab. Nur 53,8%<sup>2</sup> wussten, dass der Auffahrende Nachrang hat.

### **Die Komplexe Thematik auf den Punkt gebracht:**

Am Beschleunigungsstreifen ist man benachrangt! Der auf der Autobahn bevorrangt Fahrende soll nur dann gemäß dem gesetzlichen Rücksichtnahmegebot dem Auffahrenden durch Bremsen oder einen Fahrstreifenwechsel helfen, wenn niemand unmittelbar dahinter fährt. Vorseilende Rücksichtnahme darf nicht zur Rücksichtslosigkeit gegenüber den dahinter Fahrenden führen.

### **Lösungsansätze zur Umsetzung:**

1. Bewusstseinsbildung, etwa durch eine auffälligeren Beschilderung und durch eine Kampagne.
2. Mehr Autobahn-Fahrstunden in der Fahrausbildung.

---

<sup>2</sup> 819 zufällig befragte Autofahrer/innen in W, NÖ, OÖ, S, Bgld. Schriftlich anonym in Seminaren für Führerscheineulinge und Erwachsenenfortbildung am WIFI Wien sowie mündlich auf Tankstellen. Keine wesentlichen Unterschiede zwischen den Teilstichproben.