

Hans Jachim

Links- und Rechtsverkehr in Österreich.

***manche meinen
lechts und rinks
kann man nicht velwechsell.
werch ein illtum.***

(Ernst Jandl)

Vorbemerkung

Allgemein ist bekannt, dass die Rechtsfahrordnung in Österreich 1938 nach dem Einmarsch der Hitler-Truppen eingeführt worden ist. Das stimmt zwar, ist aber nur die halbe Wahrheit. Nachstehend wollen wir dies genauer betrachten.

Die Anfänge des Automobilismus

Bereits lange vor der Erfindung des motorisierten Fahrzeugs gab es Überlegungen, das Ausweichen auf Landstrassen, Pfaden und Karrenwegen zu regeln. Begegnungen auf Landstrassen waren zwar selten und vorerst wich man einfach nach Belieben und per gegenseitigem Zuruf rechts oder links aus. Eine allgemeine Regelung war nicht unbedingt erforderlich, da man ja bei geringer Verkehrsdichte zum überwiegenden Teil der Reise die Strasse in ihrer vollen Breite zur Verfügung hatte; in Städten hingegen war bald eine Fahrordnung erforderlich, eigentlich bereits in der Antike.

Streitwagen im alten Rom sollen bereits links gefahren sein, damit der mitfahrende Krieger als Rechtshänder die Blankwaffe besser zum Einsatz bringen konnte. Später soll man versucht haben, die Pilgerströme in Rom um 1300 durch eine Linksverkehrsregelung über die Engelsbrücke im Zaum zu halten. In Frankreich wurde unter Robespierre der Rechtsverkehr in Paris eingeführt und von Napoleon für Militärfahrzeuge generell übernommen.¹

Einzelne Staaten führten nun – meist im 19. Jahrhundert – eine Rechts- andere eine Linksfahrordnung ein, wobei die napoleonischen Eroberungszüge eine breite Schneise von "Rechtsfahrordnung" in Europa anlegten. Die Ursachen für diese unterschiedlichen Ansichten werden mit verschiedenen Theorien erklärt: ein Erklärungsversuch für Linksverkehr geht vom Aufstieg des Reiters vom linken Straßenrand aus. (Versuchen Sie einmal, mit links getragendem Säbel von rechts ein Pferd zu besteigen.)

Die Donaumonarchie

Fürs Erste wurde in Österreich 1824 ausdrücklich die LINKS-Fahrordnung eingeführt: unterstützt wurde dies durch die Post, die für Postfuhrwerke das Ausweichen nach

LINKS „von der Sattelroßseite aus“ bevorzugte. Wien hatte peinlicherweise schon 1819 eine RECHTS-Fahrordnung eingeführt, schloss sich dann aber 1852 auch der allgemeinen LINKS-Fahrordnung an.

Letztlich herrschte aber in der Donaumonarchie am Ende des 19. Jahrhunderts ein ordentliches Kuddelmuddel, was die Fahrordnung betrifft. Trotz der einheitlichen Linksfahrordnung von 1824 fuhr man in Teilen der Monarchie, nämlich in Tirol, Vorarlberg, Triest, Görz und Gradiska und Kärnten RECHTS! Das war erklärlich durch den verkehrsmäßigen Keil, den Tirol und Vorarlberg zwischen den rechtsfahrenden Nachbarstaaten Deutschland und Italien bildeten sowie durch die Nachbarschaft von Triest, Görz und Gradiska zu Italien und der Beibehaltung der von Napoleon eingeführten Tradition des Rechtsverkehrs. In allen anderen Teilen der Donaumonarchie fuhr man links, also auch in Krain, Dalmatien, Böhmen, Mähren, Schlesien, Galizien, der Bukowina und vor Allem auch in Ungarn.

Da mit der zunehmenden Motorisierung diese Unterschiede in der Fahrordnung gegenüber den angrenzenden Ländern immer gefährlicher wurden, stellte der Österreichische Automobilclub (ÖAC, Vorläufer des ÖAMTC) an den Landesgrenzen Tafeln auf, die den Automobilisten zeigen sollten, auf welcher Straßenseite sie fahren müssen.

Obwohl das benachbarte Ausland überwiegend bereits zum Rechtsverkehr übergegangen war, wurde die Linksfahrordnung in der gesamten (!) Donaumonarchie 1914 noch einmal gesetzlich „zementiert“, so dass nun auch die Tiroler und Kärntner „links begeben“ mussten. Lediglich das „*verkehrstechnisch vollkommen isolierte Vorarlberg*“ (zeitgenössisches Zitat) blieb in alemannischem Trotz beim Rechtsverkehr! Damit war die Donaumonarchie von den Nachbarstaaten als „Verkehrinsel“ isoliert.

Die Zwischenkriegszeit:

Nach dem Ersten Weltkrieg hatte man im verbliebenen Rest von Österreich andere Sorgen als die Anpassung an die Nachbarstaaten. Auch die Nachfolgestaaten der Monarchie, die Tschechoslowakei und Ungarn blieben auf der linken Straßenseite. Triest und Umgebung waren nun ja italienisch und man wechselte wieder von links – wir erinnern uns: vor 1914 schon rechts – wieder auf die rechte Seite. Die Gebiete auf dem Balkan schlossen sich im neu erstandenen Jugoslawien (das sich von 1918 bis 1929 Königreich der Serben, Kroaten und Slowenen nannte), der Gruppe der rechtsfahrenden Staaten an und offenbar, für kurze Zeit, auch der vom SHS Staat annektierte Teil Kärntens südlich der Drau). Nach der Volksabstimmung in Kärnten dürfte es daher in diesem bisher besetzten Gebiet erneut zu einer Umstellung von rechts auf links gekommen sein.

Von 25 europäischen Staaten waren 20 bereits zur Rechtsfahrordnung übergegangen oder hatten diese von Beginn an. So etwa Italien mit Ausnahme von Mailand, wo man 1924 von Links auf Rechts wechselte. 1926 folgte dann Mailand. Österreich beschloss zögerlich 1929 mit der üblichen Verschleppung ein Gesetz, mit dem ab 1932 der allgemeine Rechtsverkehr hätte eingeführt werden sollen. Beschlüsse sind dazu da, umgestoßen zu werden. Wien legte sich ordentlich quer und führte die horrenden Umstellungskosten von damals geschätzten 15 Millionen Schilling ins Treffen. (Nach heutigem Geldwert etwa 35 Millionen Euro). Nun wurde

es richtig gefährlich: aufmüpfige Landesregierungen hatten 1930 in Nordtirol, Vorarlberg und Teilen des Landes Salzburg bis Lend und zum Steinpass – wieder einmal – die Rechtsregelung erzwungen. Das Chaos auch innerhalb Österreichs war perfekt. Überall mussten Hinweistafeln aufgestellt werden, etwa mit dem Wortlaut: „Achtung! Nach 100 Metern RECHTS fahren“.

Die „Österreichische Touring-Zeitung“ kommentierte die am 2. April (aus Vorsicht !) eingeführte Rechtsregelung positiv aber dramatisch. Ein Großaufgebot von Gendarmen und Beamten stand bereit, von allen Bäumen und Telegraphenmasten leuchtete der kategorische Imperativ „Rechts Fahren“. Vielen Tischrunden war es ein willkommener Anlass, den Anbruch des Tages der Rechtsfahrordnung bei einer Flasche Terlaner zu erwarten. Probleme gab es eher mit den „Gewohnheitstieren“, nämlich Pferden und Rindern, die man beim Ausweichen vom Kutschbock aus kaum auf der rechten Seite halten konnte. Ein ernsthaftes Problem, das wir uns heute mit der verloren gegangenen Beziehung Mensch – Tier nur mehr als scherzhafte Episode vorstellen können.

Unfälle waren an der Tagesordnung. So erwischte es 1936 auch die Weltreisenden Max Reisch und Helmuth Hahmann, die nach ihrer 40.000 km währenden Reise um die Welt mit ihrem Steyr 100 in Salzburg unverschuldet einen sehr schweren Frontalzusammenstoß mit einem ausländischen Fahrzeug hatten. Kurz vor ihrem Ziel mussten sie die ehrenvolle Ankunft in Wien bis zur ihrer Ausheilung und Reparatur des Steyr verschieben.

In einer deutschen Fahrschulbroschüre fand ich die allumfassende Anweisung zum Kapitel Fahrunterricht: *„Für Länder mit Linksverkehr, wie z.B. Österreich, sind naturgemäß die gleichen Grundsätze anwendbar, nur daß anstatt „rechts“ die Bezeichnung „links“ zu denken ist.“*² Eigentlich ganz einfach, nicht?

Was sich heute kurios und lustig anhört, war damals eine permanente Gefährdung der Auto- und Motorradfahrer, nicht nur bei Grenzüberritten sondern auch im Inland. Die Autoclubs wetterten und ÖAC und ÖTC forderten vehement eine einheitliche Regelung. Man griff zu einer neuen Form der Propaganda, nämlich erstmalig zu einer Vignette für die Windschutzscheibe, mit der eine einheitliche Rechtsfahrordnung gefordert wurde.

Über die letzte Kapriole dieser Komödie kann man wirklich nur mehr lachen: mit Eröffnung der Großglockner-Hochalpenstrasse wurde Kärnten an den „rechten“ Teil von Salzburg angeschlossen und wechselte nun gleichfalls – wieder einmal - auf Rechtsverkehr.

Die „Lösung“ des Problems

Erst 1938, mit dem „Anschluss“ an das Deutsche Reich stellte der Rest von Österreich auf Rechtsverkehr um und zwar am 1. Juli die Steiermark, Oberösterreich und das Südburgenland, am 3. Oktober Wien, Niederösterreich und restliche Teile der Steiermark. Österreich wurde als Ostmark an das Deutsche Reich angeschlossen, die Automobilclubs aufgelöst bzw. zwangsweise dem NSKK-Kraftfahrkorps angegliedert, die Kfz-Kennzeichen den deutschen Regelungen angepasst. So mancher hätte nun lieber die alte Schlamperei ohne den Rest dieses „Fortschrittes“ in Kauf genommen, aber so war es.

Links- und Rechtslenkung

Die heute einfache Praxis, bei Rechtsverkehr den Fahrersitz links anzuordnen – oder einen Beiwagen auf der rechten Seite vorzusehen – hatte früher nicht unbedingt Gültigkeit. Das Hauptargument der besseren Übersicht beim Überholen war bei geringer Verkehrsdichte nicht schlagend und lange Zeit übernahm man auch in rechtsfahrenden Ländern die Tradition aus der Seefahrt: rechts ist „Steuerbord“. Andererseits sieht man in der Donaumonarchie auch Beiwagengespanne mit Rechtsbeiwagen, möglicherweise auch durch die Bauart des jeweiligen Motorrads bedingt. Der AUDI 18/70 HP Typ „M“ aus 1927 wurde in Deutschland als erstes Auto mit Linkslenkung propagiert, mit den heute allgemein verbreiteten Argumenten der gefahrloseren Begegnung, dem besseren Überholen u.s.w. Andererseits produzierten italienische Sportwagenfirmen rechtsgelenkte meist schnelle Wettbewerbsfahrzeuge und Lancia blieb trotz bis in die 50er-Jahre noch bei der Rechtslenkung. Und schließlich gab es noch Apostel, wie den allgemein bekannten Poldi Killmayer, der in seiner zweiten Lebenshälfte mit griffigen Argumenten ein glühender Verfechter der Rechtslenkung bei Rechtsverkehr (!) war.

Wie ging die Sache mit dem Linksverkehr eigentlich international weiter? Es ist bekannt, daß die Briten den Anschluß verpassten – bei der heutigen Verkehrsdichte und Verkehrsregelung ist ein Umstieg auf Rechtsverkehr nur mit einem nicht zu vertretenden Mehraufwand zu bewerkstelligen. Trotz fährt man also in Großbritannien und damit auch in den meisten seinerzeit und weiterhin verbundenen Staaten: Australien, Süd- und Westafrika. Auch der asiatische Block blieb auf seinem Linksverkehr sitzen.

Übrigens sind in manchen Ländern Autos mit dem Lenkrad auf der falschen Seite (Killmayer hätte gesagt: „Auf der richtigen Seite“) nicht zugelassen oder zumindest formal verboten. Hoffentlich bekommt die regulierungsfreudige EU-Kommission nicht Kenntnis davon, das gäbe wieder etwas um Autofahrer zu cuonieren. In Japan soll es dagegen als schick gelten, ein ausländisches Fahrzeug mit Linkslenkung zu fahren. Andere Sorgen haben die Russen östlich von Irkutsk: da sie hauptsächlich gebrauchte ausländische Fahrzeuge aus dem asiatischen Raum fahren, besteht der Fuhrpark – bei Rechtsverkehr – hauptsächlich aus rechtsgesteuert PKW.³

Die letzten Umstellungen auf Rechtsverkehr in Europa fanden 1967 in Schweden und 1968 in Island statt. Umgekehrt wechselten nur zwei Länder seit 1945 von Rechts- auf Linksverkehr, nämlich Ost-Timor (1976) und 1978 Okinawa, nachdem 1972 die US-Besatzung aufgehoben wurde und die Inselgruppe wieder Japan zufiel.

Wenn Ihnen nun vom langen Hin- und Her der Kopf brummt, so geht es Ihnen wie mir. Aber irgendwann sollten diese Details einmal klargestellt werden. Für weitere Informationen – vor Allem über Rechtslenkung – bin ich dankbar.

¹ Berlakovich: Fahren wir auf der falschen Seite? (Die Presse, 14.Dez.2007)

² König, Kraftfahrlehre, Berlin 1938

³ Alle Angaben über die Nachkriegsentwicklung aus MOTOR-KURIER vom 14. Sept. 2007