

Bundesarbeitsgemeinschaft Motorrad

BAGMO

Positionspapier

Überholen stehender Fahrzeugkolonnen durch motorisierte Zweiräder auf Autobahnen

Juli 2009

Bundesarbeitsgemeinschaft Motorrad – BAGMO

Seit 1991 als freiwilliger, unabhängiger Zusammenschluss von Motorradfahrer- und Sportverbänden, Clubs, Instituten, Fachredaktionen und Industrievertretern aktiv für die Interessen der Motorradfahrerinnen und Motorradfahrer in Deutschland.

Koordinationsbüro

Institut für Zweiradsicherheit e.V.
Gladbecker Straße 425

45329 Essen

Telefon: 0201 / 83 53 9-0
Telefax: 0201 / 83 53 9-99
E-Mail: info@ifz.de
Internet: www.ifz.de

ACE

Auto Club Europa e.V.

ADAC

Allgemeiner Deutscher
Automobil-Club e.V.

AMA

Arbeitsgemeinschaft
Motorrad fahrender Ärzte
Deutschland e.V.

BC Biker's Cooperation

BU Biker Union e.V.
Die Interessenvertretung für
Biker, Rocker und Motor-
radfahrer

BVDM

Bundesverband der
Motorradfahrer e.V.

BVHK

Bundesverband der Herstel-
ler und Importeure von Kraft-
rädern mit Beiwagen e.V.

DMSB

Deutscher
Motor-Sport-Bund e.V.

DVMP

Deutschland-Verband
Motorrad fahrender
Polizisten

GCM

Gemeinschaft Christlicher
Motorradgruppen

I.V.M. e.V.

Institut für Verkehrs- und
Motorsportpädagogik e.V.

ifz

Institut für Zweirad-
sicherheit e.V.

IGG

Interessengemeinschaft
der Gespannfahrer

IVM

Industrie-Verband Motorrad
Deutschland e.V.

Moto Aktiv e.V.

Redaktionen

MOTORRAD

MOTORRAD NEWS

Motorradfahrer

Motorrad Magazin MO

PS

Syburger

Tourenfahrer

Kuhle Wampe

Verband der Motorradclubs

WOW

Women on Wheels e.V.

ZDK

Zentralverband

Deutsches Kfz-Gewerbe

Warum motorisierte Zweiräder nicht im Stau stehen sollen – der Hintergrund

Seit vielen Jahren wird in Fachkreisen diskutiert, ob das „Hindurchschlängeln“ von motorisierten Zweirädern zwischen stehenden Fahrzeugkolonnen auf Autobahnen realisierbar und sinnvoll ist. Darüber hinaus herrscht bei vielen Motorrad- und Pkw-Fahrern Unsicherheit, ob und welche konkreten Regelungen es gibt.

Verkehrsexperten sind sich einig, dass eine gesetzliche Regelung für das „Durchfahren“ eines Staus für motorisierte Zweiräder längst überfällig ist. Hierbei handelt es sich um eine sicherheitsorientierte und verkehrspolitisch sinnvolle Neuerung.

Wege zu einer solchen Lösung sind praktisch schon gegeben und werden durch die jüngsten Pläne des Bundesverkehrsministeriums unter dem Motto „Freigabe der Rettungsgasse für motorisierte Zweiräder“ bereits verfolgt. Eine Änderung der Straßenverkehrsordnung (StVO) in dieser Angelegenheit ist vorgesehen.

Status quo in Deutschland

Die aktuelle Rechtslage

Laut Straßenverkehrsordnung stellt das Durchfahren von zwei stehenden Fahrzeugkolonnen auf Autobahnen ein unerlaubtes Rechtsüberholen dar (§5 StVO). Darüber hinaus ist das Überholen auf der Standspur untersagt (§2 StVO). Aussagen des Bund-Länder-Fachausschusses (BLFA, siehe ADAC-Text im Anhang), der sich sogar innerorts für das Überholen wartender Pkw durch motorisierte Zweiräder, beispielsweise vor einer Ampel, ausspricht, sind weder durch die bestehende Straßenverkehrsordnung noch durch die Rechtssprechung gedeckt. Rechtsklarheit kann nur eine Änderung der StVO schaffen.

Die Möglichkeit des Überholens für motorisierte Zweiradfahrer bei Stau ist jedoch nicht gänzlich untersagt. Ganz links, nahe dem Mittelstreifen, dürfen Motorradfahrer auf Autobahnen andere Fahrzeuge links überholen. Hier ist jedoch nur selten genügend Platz für einen ausreichenden Sicherheitsabstand, so dass dann unzulässigerweise die durchgezogene linke Fahrbahnmarkierung überfahren werden müsste. Der geringe Platz ergibt sich durch die Verkehrsteilnehmer, die sich im Stau regelkonform auf dem linken Fahrstreifen links einordnen, um eine Rettungsgasse zu bilden. So ist auch diese Möglichkeit des vorsichtigen Überholens für Motorradfahrer eher praxisfremd, so dass sich der Motorradfahrer schnell auf „illegalem Gebiet“ bewegt.

Innerhalb geschlossener Ortschaften existiert eine Ausnahme, jedoch für eine andere Fahrzeugkategorie. Hier dürfen Rad- und Mofafahrer Fahrzeuge, die auf dem rechten Fahrstreifen warten, mit mäßiger Geschwindigkeit und besonderer Vorsicht rechts überholen, um dann weiter zu fahren oder sich weiter vorne aufzustellen (§7 StVO).

Weitere Erklärungen zur Rechtslage und zu verschiedenen Möglichkeiten des Überholens finden sich im ifz-Forschungsheft Nr. 9 im Beitrag des ADAC „Durchschlängeln von Motorradfahrern“. Hier werden alle rechtlichen Zusammenhänge erklärt (siehe Anhang).

Gründe für ein legales Überholen von Fahrzeugkolonnen für motorisierte Zweiradfahrer auf Autobahnen

1. Beeinträchtigungen der aktiven Sicherheit

Motorradfahrer sind den Witterungseinflüssen extrem stark ausgesetzt und statten sich deshalb in der Regel entsprechend aus. Was dem Schutz dient, kann sich in einigen Sonderfällen jedoch kontraproduktiv auswirken:

- A. Schützende Funktionskleidung, die im Rahmen der aktiven Sicherheit den Motorradfahrer an kühleren Tagen wärmen soll, kann im Hochsommer bei starker Hitze ohne ausreichende Kühlung durch den Fahrtwind schnell einen Hitzestau verursachen.

Dazu kommt die im Stand aufsteigende Hitze des Motors, der sich meist unmittelbar unter dem Fahrer befindet. Diese sorgt zusätzlich für extreme Hitzebelastungen. Motoröl- und Kühlwassertemperaturen von über 100 Grad Celsius sind im Stau schnell erreicht. Diese auf den Organismus einwirkende Belastung kann durch erheblichen Wassermangel des Fahrers nicht nur die Konzentration beeinträchtigen, sondern auch die Verkehrssicherheit gefährden.

- B. Weitere witterungsbedingte Einflussfaktoren sind heftiger Regen oder Kälte. Nässe und Kälte wirken sich ebenfalls negativ auf Konzentration und Verkehrssicherheit aus. Darüber hinaus stellen durch Kälte unbeweglich gewordene Hände und Füße ein Sicherheitsmanko bei Notmanövern dar, denn unterkühlte Gliedmaßen sind in ihrer Funktion stark beeinträchtigt.

2. Frühzeitiges Ermüden beim Stop-and-go

Ständiges Ausbalancieren des Einspurfahrzeugs im Stau bei Stop-and-Go-Fahrten ist sehr anstrengend und ermüdend. Insbesondere beim Transport von Gepäck und bei einer Fahrt mit Sozia oder Sozios ist der Kräfteverschleiß enorm, der die sichere Führung des Fahrzeugs empfindlich beeinträchtigt. In Kombination mit großer Hitze kann sich dies ebenfalls negativ auf die Konzentration auswirken.

3. Gesundheitsschädliche Beeinträchtigung durch Abgase

Seit 1988 dürfen Mofa- und Fahrradfahrer rechts innerorts an stehenden Fahrzeugkolonnen vorbei fahren (§5 Abs. 8 StVO), da Ihnen die Abgasbelastung vor ihnen wartender Fahrzeuge nicht zuzumuten ist.

Motorradfahrer, die im Stau stehen, sind den Abgasen der Fahrzeuge um sie herum, insbesondere von den rechts fahrenden Lkw, die ihre Abgase zur linken Seite ausgestoßen, schutzlos ausgeliefert. Auch dies kann zu Konzentrationsmangel und gesundheitsgefährdenden Beeinträchtigungen führen.

4. Benachteiligt durch Informationsdefizit

Während Pkw-Fahrer die aktuelle Verkehrslage verfolgen und auf Stau-meldungen im Radio reagieren können, sind Motorradfahrer im Nachteil. Sie können den Stau nicht umfahren oder die Autobahn frühzeitig verlassen, weil sie die Verkehrslage nicht kennen.

5. Lebensgefahr – Übersehenwerden am Stauende

Ein erhebliches Risiko tragen motorisierte Zweiradfahrer, die auf das Ende eines Staus zufahren und dort zum Stehen kommen. Durch ihre schmale Silhouette besteht die Gefahr, dass sie von herannahenden Fahrzeugen zu spät erkannt werden. Dies gilt besonders bei schlechten Sichtverhältnissen und Dunkelheit. Ein Motorradfahrer hätte bei einem der häufigen Auffahrunfälle am Stauende nur geringe Überlebenschancen, wenn er von einem Pkw oder Lkw von hinten angefahren würde.

Die Lösung

Ein Positionspapier des Instituts für Zweiradsicherheit aus dem Jahre 1998 belebt die Regel der „Rettungsgasse“ neu, verbunden mit der risikoarmen Freigabe dieser „Notfall-Fahrspur“ für Motorradfahrer.

Paragraph 11 Absatz 2 der StVO schreibt im Rahmen „besonderer Verkehrslagen“ vor:

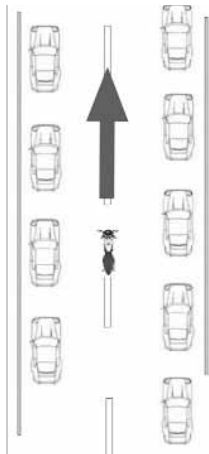
„Stockt der Verkehr auf Autobahnen und Außerortsstraßen mit mindestens zwei Fahrstreifen für eine Richtung, so müssen Fahrzeuge für die Durchfahrt von Polizei- und Hilfsfahrzeugen in der Mitte der Richtungsfahrbahn, bei Fahrbahnen mit drei Fahrstreifen für eine Richtung zwischen dem linken und dem mittleren Fahrstreifen, eine freie Gasse bilden.“

Dies ist ein idealer Raum für Motorradfahrer, bei Stau den Raum zwischen zwei Fahrspuren einer Fahrtrichtung langsam und vorsichtig zu durchfahren. Nähert sich ein Einsatzfahrzeug, kann das Motorrad rechtzeitig zur Seite ausweichen.

Andere Verkehrsteilnehmer können sich auf nahende Motorräder einstellen und mit entsprechender Aufmerksamkeit „gefährliche Begegnungen“ vermeiden. Leider wird die Vorschrift zur Bildung einer Rettungsgasse im Alltag meist nicht praktiziert, was vor allem Fahrer von Einsatzfahrzeugen beklagen.

Deshalb muss allen Straßenverkehrsteilnehmern dringend die seit 1992 bestehende Vorschrift über das Bilden einer Rettungsgasse in Erinnerung gerufen werden (siehe dazu DVR-Journalauszug im Anhang).

Hinsichtlich der verkehrssicherheitstechnischen Belange der Motorradfahrer (siehe Seite 3) plädiert die Bundesarbeitsgemeinschaft Motorrad



für eine Änderung der Straßenverkehrsordnung. Das langsame Überholen stehender Fahrzeugkolonnen durch motorisierte Zweiräder auf Autobahnen muss zur Regel gemacht werden.

Der dabei verwendete Begriff „Überholen“ ergibt sich aus den Regeln des §5 StVO. Das „Vorbeifahren“ ist per Definition nur an parkenden Fahrzeugen gegeben. Verkehrsteilnehmer, die in derselben Richtung unterwegs sind und im Stau stehen oder durch andere Umstände warten müssen, werden dagegen „überholt“, auch wenn es sich praktisch nur um ein „Vorbeifahren“ handelt.

Risikoexposition

Beim Thema „Langsames Überholen stehender Fahrzeugkolonnen durch motorisierte Zweiräder auf Autobahnen“ stellt sich die Frage, wie kritisch eine solche Praxis in punkto Sicherheit zu betrachten ist. Steigt das Risiko eines Unfalls?

1. Unfallzahlen

In der amtlichen Unfallstatistik gibt es für diesen Bereich keine genauen Zahlen. Ein großer Unfallschwerpunkt, verbunden mit schweren Verletzungen, ist nicht erkennbar. Laut der Polizei NRW (Raum Köln) hat es für Unfälle motorisierter Zweiradfahrer auf Autobahnen beim Überholen einer Kolonne seit dem Jahr 2004 keine Unfälle der Unfallkategorie 1 oder 2 gegeben. Bei diesen Kategorien handelt es sich um einen Unfall mit Getöteten oder Schwerverletzten.

2. Gefährdung anderer

Motorisierte Zweiradfahrer gefährden beim Überholen einer stehenden Kolonne niemanden. Aufgrund des sehr niedrigen Geschwindigkeitsniveaus und der schützenden Fahrgastzelle des Pkw oder Lkw stellt ein motorisiertes Zweirad für diese keine Gefährdung dar.

Da das Aussteigen von Fahrzeuginsassen auf Autobahnen verboten ist, kann auch in diesem Fall der vorbei rollende Motorradfahrer für die Insassen keine Gefahr darstellen. Grundlagen dazu finden sich in § 18 der StVO, Abs. 1 und 9. Kommt es zu Situationen, in denen das Fahrzeug verlassen werden darf, etwa nach einem Unfall, muss dies nach §14 StVO mit großer Sorgfalt geschehen. Diese Ausnahmefälle stellen allerdings nicht die Regel dar.

3. Verletzungsrisiko auf dem motorisierten Zweirad

Beim Durchfahren zweier stehender Fahrzeugkolonnen sind bei geringer Geschwindigkeit auf einem motorisierten Zweirad keinerlei ernsthaften Verletzungsrisiken bekannt. Dies betätigt die Kölner Polizei.

4. Gegenseitige Aufmerksamkeit

Eine weitere Problematik wird in der allgemeinen Diskussion sowie im Statement des Bund-Länder-Fachausschusses aus dem Jahr 1999 (siehe ADAC-Text im Anhang) im Fahrstreifenwechsel des Pkw-Fahrers gesehen, der von dem herannahenden Motorrad von hinten „überrascht“ wird.

„So ist auch bei einem Stau mit unbedachtem Verhalten stehender Verkehrsteilnehmer zu rechnen. In Kolonnen stehende oder langsam fahrende Fahrzeuge wechseln oftmals plötzlich die Fahrspur, weil der Fahrer meint, dass die andere Fahrspur ein schnelleres Vorankommen ermöglicht.“

Bundesarbeitsgemeinschaft Motorrad

BAGMO

Zudem werden bei stehenden Fahrzeugen oftmals unvermittelt Türen geöffnet. Das Vorbeifahren einspuriger Fahrzeuge an haltenden Fahrzeugkolonnen kann deshalb außerhalb geschlossener Ortschaften aus Verkehrssicherheitsgründen nicht in Betracht kommen.“

Die Einschätzung des Fachausschusses ist nicht stichhaltig:

1. Folgt man der Argumentation des Bund-Länder-Fachausschusses, würden die motorisierten Zweiradfahrer für das verkehrswidrige Fehlverhalten anderer Verkehrsteilnehmer bestraft. Dies wäre auch rechtlich eine ausgesprochen fragwürdige Umkehrung des Verursacherprinzips.
2. Die Beobachtung des rückwärtigen Verkehrs ist eine Grundvoraussetzung für die Teilnahme am Straßenverkehr. Möchte also ein Verkehrsteilnehmer im Stau die Fahrspur wechseln, hat er sich gemäß § 7 Abs. 5 zu vergewissern, dass dies gefahrlos möglich ist. Zudem hat er einen Fahrstreifenwechsel rechtzeitig mit dem Fahrtrichtungsanzeiger anzukündigen. Auch beim Öffnen der Fahrzeugtür ist Vorsicht walten zu lassen. Eine Gefährdung sich langsam nähernder Einspurfahrzeuge ist somit daher ausgeschlossen.
3. Laut einer Umfrage des Instituts für Zweiradsicherheit aus dem Jahr 2009 fahren mehr als 75 Prozent aller Motorradfahrer auf Autobahnen durch den Stau. Dieselben sind der Meinung, dass eine für motorisierte Zweiradfahrer positive gesetzliche Regelung fehle und befürworten die Legalisierung ihres Verhaltens aus den bekannten Gründen, zumal die meisten Fahrer von Zweispurfahrzeugen – von Ausnahmen abgesehen – schon heute Rücksicht auf im Stau vorbeifahrende Motorradfahrer nehmen und den Weg freigeben.

Der Blick über die Grenzen – Wie regeln andere EU-Länder das Thema?

In den meisten der 27 EU-Mitgliedsstaaten ist das Überholen von Kolonnen entweder erlaubt oder zumindest ungeahndete Praxis. Verschiedene Modelle hierzu sind seit längerem umgesetzt.

- Negative Einflüsse auf das Unfallgeschehen sind aus benachbarten Ländern wie Österreich, der Schweiz und den Niederlanden nicht bekannt.
- In Österreich ist das vorsichtige Vorbeifahren von Einspurfahrzeugen an stehenden Kolonnen per Gesetz geregelt und damit seit 1998 offiziell erlaubt. Die konkrete Regelung ist in § 12 Abs. 5 der österreichischen StVO enthalten. Mit ihr soll der „Unsitte des Vorschlingelns“ einspuriger Fahrzeuge entgegen gewirkt werden.

Bundesarbeitsgemeinschaft Motorrad

BAGMO

Ursprünglich war es nur Radfahrern erlaubt, an haltenden Fahrzeugen vor Kreuzungen vorzufahren. Da sich diese Regel in der Praxis bewährt hat, wurde sie 1998 mit der 20. StVO-Novelle auf alle einspurigen Fahrzeuge ausgedehnt:

„Müssen Fahrzeuge vor Kreuzungen, Straßenengen, schienengleichen Eisenbahnübergängen und dergleichen angehalten werden, so dürfen die Lenker einspuriger, später ankommender Fahrzeuge nur dann neben oder zwischen den bereits angehaltenen Fahrzeugen vorfahren, um sich mit ihren Fahrzeugen weiter vorne aufzustellen, wenn für das Vorfahren ausreichend Platz vorhanden ist und die Lenker von Fahrzeugen, die ihre Absicht zum Einbiegen angezeigt haben, dadurch beim Einbiegen nicht behindert werden.“

Ob rechts oder links vorbeigefahren werden kann, ist nicht ausdrücklich geregelt; es muss jedenfalls genügend Seitenabstand eingehalten werden. Selbstverständlich ist dies kein Freibrief. Auch beim „Vorfahren“ bleibt das Überfahren von Sperrlinien und -flächen verboten.

Trotz der restriktiven Rahmenbedingungen der österreichischen StVO wird das Vorbeifahren auch an langsamen Kolonnen innerorts und außerorts geduldet.

Forderung der Bundesarbeitsgemeinschaft Motorrad (BAGMO)

Die Sachverhalte zeigen auf, dass

- die Gründe für das Überholen stehender Fahrzeugkolonnen von motorisierten Zweirädern auf Autobahnen aus dem Blickwinkel der Verkehrssicherheit überwiegen.
- das Überholen stehender Fahrzeugkolonnen durch motorisierte Zweiräder auf Autobahnen in Deutschland und Europa ein überwiegend praktiziertes Verhalten ist.
- die Risikoabschätzung als außerordentlich gering einzustufen ist.
- Erfahrungswerte aus dem Ausland zu positiven Ergebnissen kommen.

Aus dieser Überzeugung heraus fordert die BAGMO, das langsame Überholen stehender Fahrzeugkolonnen durch motorisierte Zweiräder auf Bundesautobahnen gesetzlich zu ermöglichen.

ANHANG

Aus dem ifz-Forschungsheft Nr. 9
Tagungsband der 3. Internationalen Motorradkonferenz 2000

„Durchschlängeln“ von Motorradfahrern – Motorcyclists driving between Lanes

Peter Sandl, ADAC München Deutschland

Einleitung

Seit Jahren wird in der Biker-Fachwelt heiß diskutiert, ob man auch in Deutschland das Hindurchschlängeln von Motorrädern zwischen wartenden Fahrzeugschlangen zulassen soll. Ein derartiges Fahrverhalten ist in Österreich, in § 12 Abs. 5 Straßenverkehrsordnung (StVO) ausdrücklich sanktioniert und auch in Frankreich, in den Niederlanden, in Italien und in Großbritannien gängige und ungeahndete Praxis.

Meinungsstreit zwischen Bund-Länder-Fachausschuß (BLFA-StVO) und Rechtsprechung

Die Diskussion über dieses Thema wurde erneut angeheizt, als der Bund-Länder-Fachausschuß (BLFA-StVO) im Frühjahr 1999 mit seiner Rechtsauffassung an die Öffentlichkeit trat. Dieses Gremium von Verkehrsrechtsexperten aus Bund und Ländern vertritt die Meinung, daß zumindest innerorts, also im Stadtverkehr, das Durchschlängeln mit einem Motorrad zwischen auf den Fahrstreifen wartenden Fahrzeugschlangen erlaubt sei, wenn zwischen den Fahrstreifen ausreichend Platz vorhanden ist und deshalb niemand gefährdet und behindert wird (§ 1 Abs. 2 StVO). Diese Auffassung steht in Widerspruch zur herrschenden Rechtsprechung, wonach das Hindurchschlängeln mit einem Kraftrad zwischen wartenden Fahrzeugschlangen – inner- wie außerorts – ein unerlaubtes Rechtsüberholen darstellt, weil erlaubtes Rechtsüberholen grundsätzlich einen freien Fahrstreifen für den Überholenden voraussetzt. Es ist nun zu klären, welche Rechtsauffassung die richtige ist.

Überholen oder Vorbeifahren

Zunächst stellt sich die Frage, ob es sich beim „Durchschlängeln“ um Überholen oder Vorbeifahren handelt.

Vorbeifahren ist der allgemeine Begriff, Überholen ist ein Sonderfall des Vorbeifahrens. Vorbeigefahren wird an nicht verkehrsbedingt, also in der Regel nicht in Fahrstellung, haltenden Verkehrsteilnehmern, an haltenden, parkenden, liegen gebliebenen Fahrzeugen, an am Fahrbahnrand praktisch zum Stillstand gekommenen Fahrzeugen, an fahrplanbedingt haltenden öffentlichen Verkehrsmitteln, am Geradeausfahrenden, der den entgegkommenden Linksabbieger freiwillig abwartet.

BAGMO

Überholen ist der tatsächliche, absichtslose Vorgang des Vorbeifahrens auf demselben Straßenteil an einem anderen Fahrzeug, das in derselben Richtung fährt oder verkehrsbedingt (z. B. durch polizeiliche Weisung oder Anordnung, durch Lichtzeichen oder aufgrund der Verkehrslage), in der Regel in Fahrstellung, wartet oder soeben anfährt. Damit ist das „Durchschlängeln“ ein Überholvorgang, der an den Regeln des § 5 StVO zu messen ist.

Durchschlängeln innerorts zwischen wartenden Fahrzeugkolonnen

Es ist nun weiter zu prüfen, inwieweit dieses Überholen in den unterschiedlichen Verkehrssituationen, die sich innerhalb und außerhalb geschlossener Ortschaften ergeben können, zulässig ist.

Zunächst der wichtigste, bereits vorhin schon angesprochene Fall des innerörtlichen Durchschlängelns zwischen wartenden Fahrzeugkolonnen: Ein Motorradfahrer benutzt also auf einer Fahrbahn mit zwei oder mehr markierten Fahrstreifen je Fahrtrichtung den Raum zwischen zwei Fahrstreifen einer Fahrtrichtung bzw. den Raum rechts vom äußerst rechten Fahrstreifen, um sich in der Autokolonne vorzuarbeiten, er „schlängelt“ sich quasi durch.

Der Bund-Länder-Fachausschuß hält ein derartiges Verhalten mit der derzeit gültigen StVO für vereinbar. Auf Anfrage des Vereins „Biker-Union“ hat man dazu folgendes ausgeführt:

„Der BLFA-StVO weist darauf hin, daß für die Einstellung einer entsprechenden Rechtsgrundlage in die StVO kein Bedürfnis gesehen werde. Innerorts gilt freie Fahrstreifenwahl. Es kann damit innerorts rechts schneller als links gefahren werden. Ist eine Fahrspur mit wartenden Fahrzeugen beispielsweise vor der LZA einer Kreuzung belegt, besteht damit kein Hinderungsgrund für den Kraftstofffahrer, auf dem daneben liegenden, freien Fahrstreifen vorbeizufahren / zu überholen, um weiter vorne, auf den Fahrstreifen mit den wartenden Fahrzeugen, einzuscheren. Sind alle Fahrstreifen mit wartenden Fahrzeugen belegt, ist jedoch der Fahrstreifen breit genug und bietet daher noch genügend Raum für einen Kraftstofffahrer, gefahrlos, ohne Behinderung der anderen Verkehrsteilnehmer, an der wartenden Fahrzeugschlange vorbeizufahren, um sich weiter vorne aufzustellen, ist auch dies nicht ausgeschlossen. Zum Überholen bzw. Vorbeifahren an wartenden Fahrzeugen muß nicht der Fahrstreifen gewechselt werden. Macht der Kraftstofffahrer von der Möglichkeit des Vorbeifahrens / Überholens Gebrauch, hat er dabei jedoch die Grundregel des § 1 Abs. 2 StVO zu beachten. Er muß sich dabei so verhalten, daß kein anderer Verkehrsteilnehmer geschädigt, gefährdet oder mehr als nach den Umständen unvermeidbar, behindert oder belästigt wird.“

Der BLFA stützt seine Rechtsauffassung in erster Linie darauf, daß innerorts freie Fahrstreifenwahl gilt. Gemäß § 7 Abs. 1 Satz 2 StVO ist

Bundesarbeitsgemeinschaft Motorrad

BAGMO

ein Fahrstreifen als der Teil der Fahrbahn definiert, den ein mehrspuriges Fahrzeug zum ungehinderten Fahren im Verlauf der Fahrbahn benötigt. Der Teil der Fahrbahn, den ein einspuriges Fahrzeug zum ungehinderten Fahren im Verlauf der Fahrbahn benötigt, ist demnach kein Fahrstreifen im Sinne dieser Definition.

Wer also zwischen zwei Fahrzeugkolonnen hindurchfährt, wählt somit keinen freien Fahrstreifen, sondern nimmt nur den Raum dazwischen in Anspruch (gleichgültig, ob dieser Raum Fahrstreifenbreite hat oder nur § 1 Abs. 2 StVO Genüge getan wird). Deshalb bin ich der Auffassung, daß sich die BLFA-Meinung nicht mit der herrschenden Rechtsprechung, daß unerlaubtes Rechtsüberholen immer einen freien Fahrstreifen für den Überholenden voraussetzt, vereinbaren läßt.

Auch sehe ich die Gefahr, daß die BLFA-Meinung im Umkehrschluß dazu führt, Motorradfahrern keinen Anspruch mehr auf einen eigenen Fahrstreifen zuzugestehen. Dies hätte zur Konsequenz, daß ein Motorradfahrer, der seinerseits überholt wird, innerhalb seines Fahrstreifens äußerst rechts fahren müßte und ihm nur der Raum zur Verfügung gestellt werden muß, den er zum ungehinderten Weiterkommen benötigt.

Auch durch eine Analogie zu § 5 Abs.8 StVO läßt sich meiner Meinung nach nicht die Richtigkeit der BLFA-Auffassung begründen. Nach dieser Vorschrift dürfen Radfahrer und Mofafahrer Fahrzeuge, die auf dem rechten Fahrstreifen warten, mit mäßiger Geschwindigkeit und besonderer Vorsicht rechts überholen, wenn ausreichender Raum vorhanden ist. Motorradfahrer sind in dieser seit 1988 gültigen Bestimmung ausdrücklich nicht erwähnt. Der Gesetzgeber war sich wohl im klaren darüber, daß die im Vergleich zur Fahrzeuggruppe Fahrrad und Mofa breiteren und schwereren Motorräder viel schwieriger zu manövrieren und deshalb zu gefährlich sind. Außerdem wird Fahrrädern und Mofas im Gegensatz zu Motorrädern ohnehin kein eigener Fahrstreifen zugestanden, sie unterliegen vielmehr dem strengen Rechtsfahrgebot. Somit bleibt für eine Analogie kein Raum; der Gesetzgeber hat ganz bewußt eine Gesetzeslücke in Kauf genommen.

Zusammenfassend kann man sagen, daß aus Gründen der Verkehrssicherheit und der Rechtsklarheit daran festgehalten werden muß, daß ein Durchschlängeln zwischen wartenden Fahrzeugschlangen innerorts nur zulässig ist, wenn dem rechts überholenden Motorradfahrer ein eigener Fahrstreifen zur Verfügung steht. Sollte sich der Gesetzgeber der Meinung des BLFA-StVO anschließen, so erscheint es mir unbedingt notwendig, unsere Straßenverkehrsordnung mit einer Bestimmung – vergleichbar mit dem österreichischen § 12 Abs. 5 StVO – zu ergänzen und so das Rechtsüberholen als eindeutige Ausnahme zuzulassen.

Bundesarbeitsgemeinschaft Motorrad

BAGMO

Linksüberholen innerorts

Neben dem Durchschlängeln zwischen Fahrzeugschlangen wird von Motorradfahrern innerorts vielfach auch das Linksüberholen von Autokolonnen praktiziert. Derartiges ist gem. § 5 StVO grundsätzlich erlaubt, soweit weder durch Verkehrszeichen (Zeichen 276 – Überholverbot) oder durch Fahrbahnmarkierungen (Zeichen 295 – durchgezogene Linie) Überholverbote bestehen. Außerdem muß der Motorradfahrer einen genügenden Sicherheitsabstand (mindestens einen Meter) zur überholten Kolonne einhalten. Auch darf der Gegenverkehr nicht gefährdet werden, d. h. beim Überholen von Fahrzeugschlangen muß der Überholer von vornherein sich Gewißheit verschaffen, daß er beim Auftauchen von Gegenverkehr in eine Lücke einscheren kann, die größer ist als der erforderliche Sicherheitsabstand.

Bei Fahrbahnen mit insgesamt drei Fahrstreifen für beide Richtungen darf der linke Fahrstreifen allerdings nicht zum Überholen benutzt werden (§ 42 Abs. 6 Ziff. 1 b StVO). Gleiches gilt bei zwei oder mehr Fahrstreifen je Fahrtrichtung (§ 42 Abs. 6 Ziff. 1 c StVO).

Hindurchschlängeln außerorts (allgemein)

Wie bereits mehrfach angesprochen, hält der BLFA-StVO nur ein Rechtsüberholen innerorts für zulässig und stützt sich dabei in erster Linie auf § 7 Abs. 3 StVO, der die freie Fahrstreifenwahl innerorts regelt und die Möglichkeit gibt, rechts schneller als links zu fahren. Für eine Differenzierung inner-/außerorts ist für mich aber weder ein rechtlicher noch ein sachlicher Grund erkennbar. Eine Reihe von Vorschriften lassen nämlich auch außerorts ein Rechtsüberholen zu, so z. B. die Absätze 2 und 2 a des § 7 StVO, die auf entsprechende Verkehrsdichte abstellen, und § 37 Abs. 4 StVO, der unabhängig von der Verkehrsdichte im Bereich von Lichtsignalanlagen ein Nebeneinanderfahren für zulässig erklärt. Im übrigen ist davon auszugehen, daß es außerorts sicherer wäre, in der Mitte zwischen wartenden Fahrzeugen hindurchzufahren, da außerhalb geschlossener Ortschaften die Fahrstreifenbreite oft größer und darüber hinaus die Gefahr, daß plötzlich Fahrgäste aussteigen, deutlich geringer ist.

Hindurchschlängeln auf Autobahnen

Nach herrschender Meinung ist es Motorradfahrern verboten, auf Autobahnen den Raum zwischen den im Stau stehenden Autokolonnen zum Überholen zu nutzen. Nach meiner Auffassung wäre es durchaus überlegenswert, hier ein Überholen zuzulassen, zumal dann, wenn man dem IfZ-Vorschlag folgt und den Motorrädern den Rettungsweg zwischen den Kolonnen öffnet. Wenn der Verkehr auf Autobahnen stockt, dann müssen gem. § 11 Abs. 2 StVO die Fahrzeuge für die Durchfahrt von Polizei- und Hilfsfahrzeugen in der Mitte der Richtungsfahrbahn, bei Fahrbahnen mit drei Fahrstreifen für eine Richtung zwischen dem linken und dem mittleren Fahrstreifen, eine sog. Rettungsgasse bilden.

Bundesarbeitsgemeinschaft Motorrad

BAGMO

Für eine Freigabe dieser Rettungsgasse für Motorräder spricht zum einen, daß diesen hier ein ganzer Fahrstreifen zur Verfügung stünde. Das Unfallrisiko würde darüber hinaus verringert, da die Autofahrer die Motorräder immer in der gleichen Spur erwarten. Und schließlich finden Motorräder in einer Kolonne auch genügend Platz, um die Durchfahrt der Rettungsfahrzeuge zu ermöglichen.

Rechtsüberholen auf der Standspur

Zum Überholen im Autobahnstau wird von Motorradfahrern oft auch die Standspur benutzt. Die Standspur dient vorrangig als zusätzlicher Fahrstreifen in Unglücks- und Notfällen für Polizeifahrzeuge, Krankenfahrzeuge und ähnliches. Daneben darf sie von „normalen“ Verkehrsteilnehmern nur in Notfällen (zum kurzfristigen Abstellen liegengebliebener Fahrzeuge) benutzt werden. Deshalb handeln Motorradfahrer ordnungswidrig, wenn sie bei einem Stau auf der Autobahn auf die Standspur ausweichen und diesen Seitenstreifen zum Zwecke des schnelleren Vorwärtkommens benutzen.

Nicht unerwähnt bleiben soll aber in diesem Zusammenhang, daß der diesjährige Verkehrsgerichtstag in Goslar ausdrücklich die Empfehlung ausgesprochen hat, die Standspur vor allem bei Stau für alle Fahrzeuge freizugeben, um so den Verkehrsfluß zu erhöhen und dadurch zu einer schnelleren Auflösung des Staus beizutragen.

Linksüberholen zum Mittelstreifen hin

Ein Linksüberholen von Fahrzeugkolonnen zum Mittelstreifen einer Autobahn hin ist zwar generell zulässig. Es ist jedoch zu bedenken, daß für den Motorradfahrer selten genug Platz bleibt, um einen ausreichenden Sicherheitsabstand zur Fahrzeugschlange einzuhalten, ohne gleichzeitig in unzulässiger Weise die äußerst linke Fahrbahnmarkierung, nämlich die durchgezogene Linie, zu überfahren. Auch das Risiko mit einem Autofahrer zu kollidieren, der sehr weit nach links fährt, um sich auf diese Weise einen Überblick über die Länge des Staus zu verschaffen, ist extrem hoch.

Fazit

Die herrschende Meinung qualifiziert ein „Durchschlängeln“ als unerlaubtes Rechtsüberholen. Die BLFA-Auffassung zum innerörtlichen Rechtsüberholen ist weder durch die bestehende Straßenverkehrsordnung noch durch die Rechtsprechung gedeckt. Rechtsklarheit kann nur eine entsprechende StVO-Änderung erbringen.