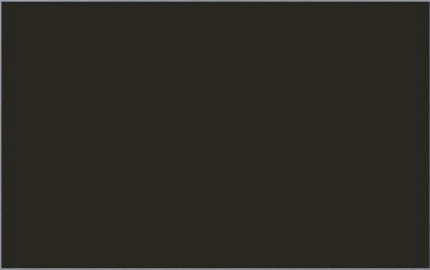


Herrn
Jörg Mitzlaff
Greifswalder Str. 4
10405 Berlin

Berlin, 11. Juni 2019
Bezug: Mein Schreiben vom
14. Mai 2019
Anlagen: 1

Referat Pet 1
BMI, BMVI, BMWi



Straßenverkehrs-Ordnung

Pet 1-19-12-9213-016773 (Bitte bei allen Zuschriften angeben)

Sehr geehrter Herr Mitzlaff,

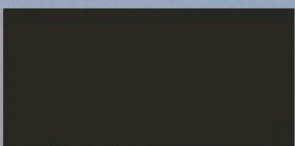
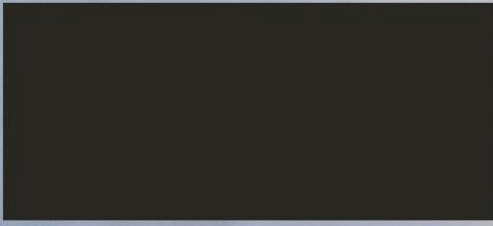
der Ausschussdienst des Petitionsausschusses, dem die Ausarbeitung von Vorschlägen für den Ausschuss obliegt, hat das von Ihnen vorgetragene Anliegen geprüft und in diese Prüfung die beigelegte Stellungnahme einbezogen.

Nach Prüfung aller Gesichtspunkte kommt der Ausschussdienst zu dem Ergebnis, dass Ihre Petition nicht den gewünschten Erfolg haben wird. Die Ausführungen des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur sind nach Auffassung des Ausschussdienstes des Petitionsausschusses nicht zu beanstanden.

Einwendungen gegen diese Bewertung können Sie innerhalb von sechs Wochen mitteilen. Nach Ablauf dieser Zeit wird den Abgeordneten des Petitionsausschusses vorgeschlagen, das Petitionsverfahren abzuschließen, weil Ihrem Anliegen nicht entsprochen werden kann. Folgen der Ausschuss und das Plenum des Deutschen Bundestages diesem Vorschlag, erhalten Sie keinen weiteren Bescheid.

Mit freundlichen Grüßen

im Auftrag



**Stellungnahme zur Eingabe des Herrn Jörg Mitzlaff, 10405 Berlin,
vom 8. Januar 2019 - Pet 1-19-12-9213-016773 -****Inhalt der Petition**

Der Petent möchte erreichen, dass das sogenannte Filtering/Lane Splitting in Deutschland erlaubt wird. Unter Lane Splitting bzw. Filtering sei das Vorbeifahren bzw. Durchdrängeln von Motorrädern an Ampeln, Staus usw. zu verstehen. Dies diene u. a. dem Komfort und schnellen Vorankommen von Motorradfahrern. Zudem sei es Motorradfahrern bei Ausübung ihres Hobbys nicht zuzumuten, bei hohen Temperaturen im Stau zu warten.

Stellungnahme

Die Verhaltensregeln im Straßenverkehr ergeben sich aus der Straßenverkehrs-Ordnung (StVO). Außerhalb geschlossener Ortschaften ist das Rechtsüberholen grundsätzlich verboten (vgl. § 5 Abs. 1 StVO). Daneben ist eine Abweichung vom Verbot des Rechtsüberholens für besondere Verkehrslagen außerorts auf Fahrbahnen mit mehreren Fahrstreifen – Autobahnen und autobahnähnlich ausgebaute Straßen – zugelassen. Dies betrifft die Fälle,

- in denen der Verkehr so dicht ist, dass sich auf den Fahrstreifen für eine Richtung Fahrzeugschlangen gebildet haben. Dann darf auf dem rechten Fahrstreifen schneller als auf dem linken gefahren werden (§ 7 Abs. 2 StVO);
- in denen auf der Überholspur eine Fahrzeugschlange zum Stehen gekommen ist oder nur langsam, d.h. mit einer Geschwindigkeit von höchstens 60 km/h fährt. Dann dürfen Fahrzeuge diese mit geringfügig höherer Geschwindigkeit und äußerster Vorsicht auf dem rechten Fahrstreifen überholen (§ 7 Abs. 2a StVO).

Dem rechts Überholenden muss nach absolut herrschender Meinung in Rechtsprechung und Literatur aber stets ein ganzer Fahrstreifen zur Verfügung stehen, der in § 7 Abs. 1 Satz 2 StVO als Teil einer Fahrbahn, den ein mehrspuriges Fahrzeug zum ungehinderten Fahren im Verlauf der Fahrbahn benötigt, legal definiert ist. Dabei wird keine Markierung vorausgesetzt. Maßgebend ist allein die durch ein mehrspuriges Fahrzeug benötigte Breite. Dementsprechend ist der Raum, welches ein einspuriges Motorrad zum ungehinderten Fahren benötigt, kein Fahrstreifen im Sinne der StVO.

Geht man davon aus, dass ein durchschnittlicher Motorradfahrer an der breitesten Stelle (Lenker, Spiegel oder Beine des Fahrers) eine Breite von mind. 50 cm hat – lässt man überbreite Motorräder wie z. B. solche mit Koffersystemen oder mit Beiwagen außer Acht – und, dass gemäß § 5 Abs. 4 Satz 2 StVO ein ausreichender Sicherheitsabstand zu den überholenden Fahrzeugen von ca. 1 m eingehalten werden muss (d. h. zu beiden Seiten ca. 1 m, wenn man zwischen Fahrzeugen durchfährt), so würde tatsächlich ca. eine Breite von 2,50 m zwischen 2 Fahrzeugen benötigt, um eine Gefährdung anderer Verkehrsteilnehmer bei dem Überholvorgang auszuschließen. Im Ergebnis würde dies einem Fahrstreifen im Sinne des § 7 Abs. 1 Satz 2 StVO von der Breite her sehr nahe kommen. Diese Überlegungen rechtfertigen, dass dem

rechts Überholenden ein Fahrstreifen i. S. v. § 7 Abs. 1 Satz 2 StVO zur Verfügung stehen muss.

Auch lehnten es die für die Durchführung der StVO zuständigen Länder ab, Motorradfahrern das Durchfahren der Rettungsgasse im Stau auf Autobahnen zu ermöglichen. Sie gaben vor allem zu bedenken, dass viele Kfz-Führer im stockenden Verkehr unerwartet den Fahrstreifen wechseln, weil sie meinen, dass man auf dem anderen Fahrstreifen schneller vorankomme bzw. um sich einen besseren Überblick über die Staulänge zu ermöglichen, Schlangenlinien fahren. Bei stehendem Verkehr werde die Fahrbahn nach einer gewissen Standzeit oftmals durch Pkw-Fahrer und andere Insassen betreten, welche sich die Beine vertreten oder die Stauursache erkunden wollen. Sollte ein Unfall den Stau ausgelöst haben, käme es zudem unweigerlich in Höhe der Unfallstelle zu einer Anhäufung der Motorradfahrer. Eine solche Knäuelbildung würde dann unter Umständen zu einer Behinderung der Rettungsfahrzeuge führen, da hier Ausweichmöglichkeiten nur sehr begrenzt vorhanden sind. In diesem Fall ist aber jede Sekunde entscheidend, um Leben zu retten und verletzten Personen schnelle Hilfe zukommen zu lassen.

Ist abzusehen, dass eine kurzfristige Entspannung der Verkehrslage bei einer Vollsperrung der Autobahn nicht eintreten wird, kann die Polizei z. B. die Benutzung der Rettungsgasse oder des Seitenstreifens auch für weitere Personengruppen, die neben den Motorradfahrern auch Anspruch auf ein zeitnahes Verlassen des Staus anmelden können (z. B. generell ältere Menschen, Familien mit kleinen Kindern, Herz-Kreislauf-Kranke), freigeben. Nach § 36 Absatz 1 StVO sind die Zeichen und Weisungen der Polizeibeamten zu befolgen. Sie gehen allen anderen Anordnungen und sonstigen Regeln vor, entbinden den Verkehrsteilnehmer jedoch nicht von seiner Sorgfaltspflicht. Letztlich muss die Einsatzleitung der Polizei vor Ort im konkreten Einzelfall (z. B. bei extremen Temperaturen) entscheiden, welche Maßnahme erforderlich und unter Verkehrssicherheitsgesichtspunkten vertretbar ist. Weiterhin können sich Verkehrsteilnehmer im Einzelfall im rechtfertigenden Notstand befinden (wenn eine Gefahr von ihnen selbst oder von Dritten abgewendet werden muss) und sich somit auf § 16 des Gesetzes über Ordnungswidrigkeiten (OWiG) berufen. Motorrad Fahrer laufen danach nicht Gefahr, bei extremen Temperaturen im Stau oder stockendem Verkehr zu Schaden kommen zu müssen. Schließlich ist im Straßenverkehr auch die Eigenverantwortung jedes Einzelnen gefragt.

Vor diesem Hintergrund kann zum Schutz aller Verkehrsteilnehmer der Forderung nach einer generellen Änderung der StVO nur für Motorradfahrer weiterhin nicht entsprochen werden.