WISSEN,
DAS ANKOMMT.

Leseprobe zum Download

Liebe Besucherinnen und Besucher unserer Homepage,

tagtäglich müssen Sie wichtige Entscheidungen treffen, Mitarbeiter führen oder sich technischen Herausforderungen stellen. Dazu brauchen Sie verlässliche Informationen, direkt einsetzbare Arbeitshilfen und Tipps aus der Praxis.

Es ist unser Ziel, Ihnen genau das zu liefern. Dafür steht seit mehr als 30 Jahren die FORUM VERLAG HERKERT GMBH.

Zusammen mit Fachexperten und Praktikern entwickeln wir unser Portfolio ständig weiter, basierend auf Ihren speziellen Bedürfnissen.

Überzeugen Sie sich selbst von der Aktualität und vom hohen Praxisnutzen unseres Angebots.

Falls Sie noch nähere Informationen wünschen oder gleich über die Homepage bestellen möchten, klicken Sie einfach auf den Button „In den Warenkorb“ oder wenden sich bitte direkt an:

FORUM VERLAG HERKERT GMBH
Mandichostr. 18
86504 Merching
Telefon: 08233 / 381-123
Telefax: 08233 / 381-222

E-Mail: service@forum-verlag.com
www.forum-verlag.com

© Alle Rechte vorbehalten. Ausdruck, datentechnische Vervielfältigung (auch auszugsweise) oder Veränderung bedürfen der schriftlichen Zustimmung des Verlages.

§ 7 Benutzung von Fahrstreifen durch Kraftfahrzeuge[1]

(1) Auf Fahrbahnen mit mehreren Fahrstreifen für eine Richtung dürfen Kraftfahrzeuge von dem Gebot möglichst weit rechts zu fahren (§ 2 Absatz 2) abweichen, wenn die Verkehrsdichte das rechtfertigt. Fahrstreifen ist der Teil einer Fahrbahn, den ein mehrspuriges Fahrzeug zum ungehinderten Fahren im Verlauf der Fahrbahn benötigt.[2]

(2) Ist der Verkehr so dicht, dass sich auf den Fahrstreifen für eine Richtung Fahrzeugschlangen gebildet haben, darf rechts schneller als links gefahren werden.

(2a) Wenn auf der Fahrbahn für eine Richtung eine Fahrzeugschlange auf dem jeweils linken Fahrstreifen steht oder langsam fährt, dürfen Fahrzeuge diese mit geringfügig höherer Geschwindigkeit und mit äußerster Vorsicht rechts überholen.[3]

(3) Innerhalb geschlossener Ortschaften – ausgenommen auf Autobahnen (Zeichen 330.1) – dürfen Kraftfahrzeuge mit einer zulässigen Gesamtmasse bis zu 3,5 t auf Fahrbahnen mit mehreren markierten Fahrstreifen für eine Richtung (Zeichen 296 oder 340) den Fahrstreifen frei wählen, auch wenn die Voraussetzungen des Absatzes 1 Satz 1 nicht vorliegen. Dann darf rechts schneller als links gefahren werden

(3a) Sind auf einer Fahrbahn für beide Richtungen insgesamt drei Fahrstreifen durch Leitlinien (Zeichen 340) markiert, dann dürfen der linke, dem Gegenverkehr vorbehaltene, und der mittlere Fahrstreifen nicht zum Überholen benutzt werden. Dasselbe gilt für Fahrbahnen, wenn insgesamt fünf Fahrstreifen für beide Richtungen durch Leitlinien (Zeichen 340) markiert sind, für die zwei linken, dem Gegenverkehr vorbehaltenen, und den mittleren Fahrstreifen. Wer nach links abbiegen will, darf sich bei insgesamt drei oder fünf Fahrstreifen für beide Richtungen auf dem jeweils mittleren Fahrstreifen in Fahrtrichtung einordnen.

(3b) Auf Fahrbahnen für beide Richtungen mit vier durch Leitlinien (Zeichen 340) markierten Fahrstreifen sind die beiden in Fahrtrichtung linken Fahrstreifen ausschließlich dem Gegenverkehr vorbehalten; sie dürfen nicht zum Überholen benutzt werden. Dasselbe gilt auf sechsstreifigen Fahrbahnen für die drei in Fahrtrichtung linken Fahrstreifen.

(3c) Sind außerhalb geschlossener Ortschaften für eine Richtung drei Fahrstreifen mit Zeichen 340 gekennzeichnet, dürfen Kraftfahrzeuge abweichend von dem Gebot möglichst weit rechts zu fahren, den mittleren Fahrstreifen dort durchgängig befahren, wo – auch nur hin und wieder – rechts davon ein Fahrzeug hält oder fährt. Dasselbe gilt auf Fahrbahnen mit mehr als drei so markierten Fahrstreifen für eine Richtung für den zweiten Fahrstreifen von rechts. Den linken Fahrstreifen dürfen außerhalb geschlossener Ortschaften Lastkraftwagen mit einer zulässigen Gesamtmasse von mehr als 3,5 t sowie alle Kraftfahrzeuge mit Anhänger nur benutzen, wenn sie sich dort zum Zwecke des Linksabbiegens einordnen. [4]

(4) Ist auf Straßen mit mehreren Fahrstreifen für eine Richtung das durchgehende Befahren eines Fahrstreifens nicht möglich oder endet ein Fahrstreifen, ist den am Weiterfahren gehinderten Fahrzeugen der Übergang auf den benachbarten Fahrstreifen in der Weise zu ermöglichen, dass sich diese Fahrzeuge unmittelbar vor Beginn der Verengung jeweils im Wechsel nach einem auf dem durchgehenden Fahrstreifen fahrenden Fahrzeug einordnen können (Reißverschlussverfahren).[5]

(5) In allen Fällen darf ein Fahrstreifen nur gewechselt[6] werden, wenn eine Gefährdung anderer Verkehrsteilnehmer ausgeschlossen ist. Jeder Fahrstreifenwechsel ist rechtzeitig und deutlich anzukündigen; dabei sind die Fahrtrichtungsanzeiger zu benutzen.

(Fußnoten umseitig)

1 Allgemein

- Zur Fahrstreifenbenutzung auf Autobahnen s. auch Fußnoten zu § 18 Abs. 3 StVO
- Zum Rechtsfahrgebot s. auch Fußnoten zu § 2 Abs. 2 StVO
- Entscheidend für das Vorhandensein mehrerer Fahrstreifen ist die tatsächliche Fahrbahnbreite, nicht das Vorhandensein von Fahrbahnmarkierungen.
  (KG, Urt. v. 25.11.2002 – NZV 2003 S. 182); ebenso KG, Beschl. v. 12.11.2007 – VRS Bd. 114 S. 413
- – Ob eine Straße in der gefahrenen Richtung ein- oder zweispurig ist, bemisst sich nicht daran, ob sich an der fraglichen Unfallstelle auf der Fahrbahn Leitlinien befinden oder nicht. Entscheidend ist vielmehr, dass dort zwei mehrspurige Kraftfahrzeuge nebeneinander fahren können.
  – Kommt es in dieser Situation zu einer seitlichen Kollision zweier mehrspuriger Fahrzeuge, findet auch § 7 Abs. 5 StVO, der die Verhaltensanforderungen bei einem Fahrstreifenwechsel regelt, unmittelbar Anwendung.
  (LG Hamburg, Beschl. v. 26.01.2018 – NZV S. 383)
- Ist abweichend vom Rechtsfahrgebot des § 2 Abs. 1 Satz 1, Abs. 2 StVO ein paralleles Fahren auf beiden Fahrstreifen zulässig (hier nach § 7 Abs. 1 StVO), so kommt ein Verstoß gegen das Gebot, nur dann zu überholen, wenn man selbst mit wesentlich höherer Geschwindigkeit fährt als der zu Überholende (§ 5 Abs. 2 Satz 2 StVO), nicht in Betracht. Die Zulässigkeit der Benutzung des linken Fahrstreifens ist von der konkreten Verkehrssituation abhängig.
  (OLG Naumburg, Urt. v. 05.08.2010 – VerkMitt. 2011 S. 21)

2 Fahrstreifen

- Zu den Bestandteilen des Straßenquerschnitts s. Nr. 4.2 RAL; abgedruckt im Anhang D/30-2
- Zum Fahrstreifen s. Nr. 4.2.3 RAL; abgedruckt im Anhang D/30-2
- Zu den Querschnitten von Stadtstraßen s. Nr. 5.2 RASt 06; abgedruckt im Anhang D/30-4
- Zu den Entwurfselementen von Stadtstraßen s. Nr. 6 RASt 06; abgedruckt im Anhang D/30-4
- Zu den Querschnitten von Autobahnen s. Nr. 4 RAA; abgedruckt im Anhang D/30-1

3 Rechtsüberholen

- Derjenige, der eine auf dem linken Fahrstreifen stehende oder langsam fahrende Fahrzeugschlange rechts überholt, hat die erhöhten Anforderungen des § 7 II a StVO (äußerste Vorsicht) dann nicht zu beachten, wenn dies innerhalb geschlossener Ortschaft geschieht; hier gilt § 7 III StVO.
  (OLG Hamm, Urt. v. 23.08.1999 — NZV 2000 S. 85)

4 Benutzung linker Fahrstreifen

- – Das Verbot des § 7 Abs. 3c) Satz 3 StVO gilt auch für den Verkehr auf Autobahnen.
  – Das Verbot dient allerdings nicht dem Schutz des Spurwechslers.
  (OLG Düsseldorf, Urt. v. 06.02.2018 – VerkMitt. S. 35)

5 Reißverschlussverfahren

- Zur Kennzeichnung des Reißverschlussverfahrens s. Anmerkung 1.
- Das Reißverschlussprinzip mit dem Vorrang des Fahrers, der sich auf dem weiterführenden Fahrstreifen befindet, kann auch dann angewendet werden, wenn einer von zwei Fahrstreifen ohne Vorhandensein einer Fahrstreifenmarkierung und ohne das Z 121 wegfällt.
  (KG, Urt. v. 10.01.1985 — VRS Bd. 68 S. 339)
- Beim „Reißverschlussverfahren“ hat derjenige, der den durchgehenden Fahrstreifen befährt, Vorrang vor dem auf seinem Fahrstreifen an der Weiterfahrt Gehinderten.
  (KG, Urt. v. 08.01.1987 — VerkMitt. S. 70)
- Zum „Reißverschlussverfahren” i. S. d. § 7 IV StVO
  (OLG Düsseldorf, Beschl. v. 13.02.1995 — NZV S. 200)
- Nach ständiger Rechtsprechung beider Verkehrssenate des KG enthält § 7 Abs. 4 StVO eine Vorrangsregelung dahin, dass derjenige, der den durchgehenden Fahrstreifen befährt, Vorrang vor demjenigen hat, der auf seinem Fahrstreifen nicht durchfahren kann.
  (KG, Beschl. v. 19.10.2009 – VRS Bd. 118 S. 149)
- – Ereignet sich ein Unfall im unmittelbaren zeitlichen Zusammenhang mit einem Fahrstreifenwechsel, spricht auch beim Reißverschlussverfahren der Anscheinsbeweis für ein schuldhaftes, unfallursächliches Verhalten des Spurwechslers.
  – Hat der Spurwechsler auf einer Autobahnauffahrt unter Überfahren einer schraffierten Sperrfläche unzulässigerweise rechts überholt, tritt die einfache Betriebsgefahr des überholten Kraftfahrzeugs bei der Haftungsabwägung im Einzelfall zurück.
  (OLG Saarbrücken, Urt. v. 01.08.2019 – VRS Bd. 136/19 S. 285)
- Überholt ein Kraftfahrer auf einer auslaufenden rechten Fahrspur außerorts, an deren Ende im Reißverschlussverfahren auf den linken, in dieselbe Richtung verlaufenden Fahrstreifen gewechselt werden muss, bereits mehrere hundert Meter vor dem Ende des rechten Fahrstreifens, ein auf diesem befindliches Fahrzeug rechts, so handelt es sich nicht um ein Einordnen im Reißverschlussverfahren nach § 7 Abs. 4 StVO. Ein Rechtsüberholen ist in einer solchen Situation nur dann nicht verkehrsordnungswidrig, wenn einer der gesetzlich abschließend geregelten Fälle zulässigen Rechtsüberholens vorliegt.
  (OLG Hamm, Beschl. v. 18.02.2020 – VerkMitt. S. 36)

(Fortsetzung der Fußnoten auf folgender Seite)

6 Fahrstreifenwechsel

- Der Schutzzweck des § 7 Abs. 5 StVO dient nicht dem aus einem Grundstück ausfahrenden Verkehrsteilnehmer.
  (KG, Beschl. v. 29.10.2007 – VRS Bd. 114 S. 405)
- Der Schutzzweck des § 7 Abs. 5 StVO dient nicht dem ruhenden Verkehr oder vom Fahrbahnrand anfahrender Verkehrsteilnehmer.
  (KG, Beschl. v. 15.08.2007 – NZV 2008 S. 413)
- Auch das nur teilweise Hinüberfahren in den anderen Fahrstreifen löst die besondere Sorgfaltspflicht des Kraftfahrzeugführers aus § 7 Abs. 4 StVO (jetzt Abs. 5) aus.
  (OLG Düsseldorf, Beschl. v. 02.06.1987 — VerkMitt. S. 79)
- Der Führer eines Linienomnibusses muss das Abbiegen nach rechts im Kreuzungsbereich abbrechen, sobald dadurch ein links daneben in derselben Richtung abbiegendes Kraftfahrzeug gefährdet wird, das nach der Verkehrsregelung gleichfalls abbiegen, aber nicht ausweichen kann. Tritt ein Schaden ein, haften Halter und Fahrer des Busses allein.
  Dem steht nicht entgegen, dass eine Mithaftung des geschädigten Verkehrsteilnehmers in Betracht kommt, wenn er sich vor einem Abbiegen auf das Ausschwenken des Busses einrichten konnte (vgl. KG, VerkMitt. 1987, 27).
  (KG, Urt. v. 13.12.1990 (DAR 1991 S. 175)
- Zu den Sorgfaltsanforderungen, denen ein Lkw-Fahrer beim Fahrstreifenwechsel genügen muss.
  (OLG Schleswig, Urt. v. 24.05.1989 — DAR 1991 S. 26)
- Bei Fahrstreifenwechsel nach § 7 Abs. 5 oder Abs. 4 StVO spricht bei einem Verkehrsunfall der Anscheinsbeweis für das Verschulden des Fahrstreifenwechslers. Bei Begegnung mit einem im Einsatz befindlichen Müllfahrzeug (§ 35 Abs. 6 StVO) ist von den anderen Kraftfahrern hinsichtlich der typischen Verhaltensweisen der Müllfahrzeugfahrer (kurzfristiges Halten und Abfahren) aber eine besondere Aufmerksamkeit zu verlangen.
  (KG, Urt. v. 23.10.1995 – VerkMitt. 1996 S. 21)
  Das Gericht bestätigt auch die bisherige Rechtsprechung, wonach es für die Anwendung des § 7 Abs. 5 keine Rolle spielt, ob Fahrstreifen markiert sind oder nicht.
- – Nach § 7 Abs. 5 StVO verlangt jeder Fahrstreifenwechsel die Einhaltung äußerster Sorgfalt, sodass eine Gefährdung anderer Verkehrsteilnehmer ausgeschlossen ist; er setzt ausreichende Rückschau voraus und ist rechtzeitig und deutlich durch Fahrtrichtungsanzeiger anzukündigen.
  – Ereignet sich die Kollision zweier Fahrzeuge in einem unmittelbaren zeitlichen und örtlichen Zusammenhang mit einem Fahrstreifenwechsel des vorausfahrenden Verkehrsteilnehmers, spricht der Beweis des ersten Anscheins dafür, dass dieser den Unfall unter Verstoß gegen die vorgenannten Pflichten verursacht und verschuldet hat.
  – In der Regel haftet der Vorausfahrende bei einem sorgfaltswidrigen Fahrstreifenwechsel für die Unfallschäden allein.
  – Bei einem typischen Auffahrunfall dagegen spricht der Beweis des ersten Anscheins gegen den von hinten Auffahrenden, der grundsätzlich allein und in voller Höhe haftet.
  – Ein typischer Auffahrunfall wird regelmäßig dadurch verursacht, dass ein nachfolgendes Fahrzeug auf die gesamte Heckpartie eines in demselben Fahrstreifen vorausfahrenden oder haltenden Fahrzeugs auffährt; Entsprechendes gilt bei bloßer Teilüberdeckung der Stoßflächen der im gleichgerichteten Verkehr befindlichen Fahrzeuge, weil sich hintereinander fahrende Fahrzeuge auf der überschießenden Breite des Fahrstreifens unterschiedlich einrichten.
  (KG, Urt. v. 02.10.2003 – VerkMitt. 2004 S. 29)
- Zu den Sorgfaltspflichten der Fahrzeugführer bei mehrspurigem parallelem Abbiegen nach rechts.
  (BGH, Urt. v. 12.12.2006 – DAR 2007 S. 329)
- Wechselt ein Fahrzeugführer auf der Autobahn von der rechten auf die linke Spur, um einem einfahrenden Fahrzeug Platz zu machen und übersieht hierbei ein anderes Fahrzeug, so liegt ein Verstoß gegen § 7 V StVO vor.
  (OLG Saarbrücken, Urt. v. 31.03.2009 – NZV 2010 S. 77)
- Kommt es unmittelbar im Anschluss an einen Fahrstreifenwechsel auf der Autobahn zur Kollision mit dem nachfolgenden Fahrzeug, so spricht der Anscheinsbeweis für das verkehrswidrige Verhalten des Spurwechslers. Demgegenüber treten die Betriebsgefahr etwaig erhöhende Umstände (hier: verspätete Bremsreaktion, unangepasste Geschwindigkeit) zurück, wenn sie nicht ausreichend dargelegt oder bewiesen werden.
  (OLG Hamm, Urt. v. 13.05.2009 – NZV 2010 S. 79)
- Bei einem Auffahrunfall mit einem Spurwechsler kommt es wegen der hohen Anforderungen des § 7 Abs. 5 StVO kraft Anscheinsbeweises grundsätzlich zu einer Vollhaftung des Spurwechslers. Die Betriebsgefahr des auffahrenden Fahrzeugs tritt in diesem Fall vollständig zurück, soweit nicht ein Mitverschulden des Auffahrenden festzustellen ist.
  (OLG Naumburg, Urt. v. 02.02.2015 – VRS Bd. 129 S. 124)
  Das Gericht hat dazu u. a. ausgeführt:
  Nach § 7 Abs. 5 StVO darf ein Fahrstreifen nur gewechselt werden, wenn eine Gefährdung anderer Verkehrsteilnehmer ausgeschlossen ist. Dies erfordert äußerst mögliche Sorgfalt (z. B. *Hentschel/König/Hentschel*, Straßenverkehrsrecht, Rdn. 17 zu § 7 StVO). Der Fahrspurwechsel setzt ausreichende Rückschau voraus und ist rechtzeitig und deutlich durch Fahrtrichtungsanzeiger anzukündigen. Ereignet

sich der Unfall in einem unmittelbaren zeitlichen und räumlichen Zusammenhang mit einem Fahrstreifenwechsel des vorausfahrenden Verkehrsteilnehmers, spricht der Beweis des ersten Anscheins dafür, dass dieser die ihm nach § 7 Abs. 5 StVO obliegende Sorgfaltspflicht bei einem Fahrspurwechsel nicht in ausreichendem Maße beachtet und den Unfall verursacht und verschuldet habe (vgl. *KG Berlin* NJW-RR 2011, 28; *OLG München* Schadens-Praxis 2013, 387, *OLG Hamm* VersR 2001, 206). Soweit es um das Einordnen am Ende eines markierten Fahrstreifens im sog. Reißverschlussverfahren geht, enthält § 7 Abs. 4 StVO eine Vorrangregelung dahingehend, dass derjenige, der auf seinem eigenen Fahrstreifen – wie hier der Kl. – nicht weiterfahren kann. Schätzungsfehler hinsichtlich des Abstands zum bevorrechtigten Fahrzeug beim Einordnen gehen zulasten des Wartepflichtigen (z. B. *KG* VRS 115, 279; *Hentschel/König/Dauer*, Straßenverkehrsrecht, Rdn. 57 zu § 8 StVO).

- Wer auf einer Autobahn unter Verstoß gegen die in § 7 Abs. 5 StVO normierten hohen Sorgfaltspflichten auf die linke Spur wechselt und dort mit einem Lkw kollidiert, hat i. d. R. seinen Schaden allein zu tragen. (OLG Düsseldorf, Urt. v. 06.02.2018 – VerkMitt. S. 35)
- Steht fest, dass es zu einer nicht näher bestimmbaren Zeit vor dem Unfall zu einem Fahrspurwechsel von der rechten auf die linke Fahrspur gekommen ist, und ist im Übrigen der Sachverhalt nicht weiter aufklärbar, sodass einerseits die Möglichkeit besteht, dass der vorausfahrende Lkw unter Verstoß gegen § 7 Abs. 5 StVO die Fahrspur gewechselt hat, andererseits aber auch die Möglichkeit, dass der Unfall auf eine verspätete Reaktion des auffahrenden Fahrers bzw. auf dessen Verstoß gegen das Abstandsgebot zurückzuführen ist, so scheidet ein Anscheinsbeweis zulasten des Auffahrenden aus. (OLG Naumburg, Urt. v. 29.06.2018 – VerkMitt. 2019 S. 10)
- – Ereignet sich ein Unfall im unmittelbaren zeitlichen Zusammenhang mit einem Fahrstreifenwechsel, spricht auch beim Reißverschlussverfahren der Anscheinsbeweis für ein schuldhaftes, unfallursächliches Verhalten des Spurwechslers.
  – Hat der Spurwechsler auf einer Autobahnauffahrt unter Überfahren einer schraffierten Sperrfläche unzulässigerweise rechts überholt, tritt die einfache Betriebsgefahr des überholten Kraftfahrzeugs bei der Haftungsabwägung im Einzelfall zurück.

  (OLG Saarbrücken, Urt. v. 01.08.2019 – VRS Bd. 136/19 S. 285)

VwV-StVO

Zu § 7 Benutzung von Fahrstreifen durch Kraftfahrzeuge

Zu den Absätzen 1 bis 3

1 **I.** Ist auf einer Straße auch nur zu gewissen Tageszeiten mit so dichtem Verkehr zu rechnen, dass Kraftfahrzeuge vom Rechtsfahrgebot abweichen dürfen oder mit Nebeneinanderfahren zu rechnen ist, empfiehlt es sich, die für den gleichgerichteten Verkehr bestimmten Fahrstreifen einzeln durch Leitlinien (Zeichen 340) zu markieren. Die Fahrstreifen müssen so breit sein, dass sicher nebeneinander gefahren werden kann.

2 **II.** Wo auf einer Straße mit mehreren Fahrstreifen für eine Richtung wegen ihrer baulichen Beschaffenheit nicht mehr wie bisher nebeneinander gefahren werden kann, ist durch geeignete Markierungen, Leiteinrichtungen, Hinweistafeln oder dergleichen zu zeigen, welcher Fahrstreifen endet. Auf Straßen mit schnellem Verkehr ist zu prüfen, ob eine Geschwindigkeitsbeschränkung erforderlich ist.

Zu Absatz 3

3 Werden innerhalb geschlossener Ortschaften auf Straßen mit mehreren Fahrstreifen für eine Richtung Leitlinien markiert, so ist anzustreben, dass die Anzahl der dem geradeausfahrenden Verkehr zur Verfügung stehenden Fahrstreifen im Bereich von Kreuzungen und Einmündungen nicht dadurch verringert wird, dass ein Fahrstreifen durch einen Pfeil auf der Fahrbahn (Zeichen 297) nur einem abbiegenden Verkehrsstrom zugewiesen wird. Wenn das Abbiegen zugelassen werden muss, besondere Fahrstreifen für Abbieger aber nicht zu Verfügung stehen, so kommt unter Umständen die Anbringung kombinierter Pfeile, z. B. Geradeaus/Links, in Frage.

Anmerkung

1. Reißverschlussverfahren

1.1 Reißverschlussverfahren — *Verl. d. BMVBW v. 24.01.2001 (VkBl S. 47) betr.* **Zusatzzeichen zur Einengungstafel (Z 531 ff. StVO)**[1]

Das in § 7 Abs. 4 StVO verankerte „Reißverschlussverfahren" findet im Straßenverkehr häufig keine Anwendung. Dies gilt auch auf Autobahnen, wenn beispielsweise auf Grund von Baustellen oder Spurreduzierungen ein Fahrstreifen nicht mehr durchgehend befahren werden kann. Häufig ordnet sich ein Großteil der Fahrzeugführer sehr frühzeitig, teilweise mehrere 100 m vor dem Ende eines Fahrstreifens auf dem durchgehenden Fahrstreifen ein, während nur wenige Fahrzeugführer bis zum Ende des Fahrstreifens durchfahren, um sich dann — vorschriftskonform — in den Verkehr auf dem durchgehenden Fahrstreifen einzuordnen. Dieses Verfahren wird häufig von denjenigen Fahrzeugführern, die sich frühzeitig auf dem durchgehenden Fahrstreifen eingeordnet haben, als unsozial empfunden mit der Folge, dass sie die (am Fahrstreifenende) einscherenden Fahrzeuge behindern und nur erschwert einscheren lassen.

Um das Verhalten der Verkehrsteilnehmer positiv im Sinne der Einhaltung der Bestimmung in § 7 Abs. 4 StVO zu beeinflussen, erscheint die Verwendung eines Zusatzzeichens mit den Worten „Reißverschluss erst in . . . m" unter der Einengungstafel (Zeichen 531 ff. StVO) sinnvoll; dies gilt vor allem bei Autobahn-Baustellen mit Verengung auf einen Fahrstreifen.

Im Einvernehmen mit den für den Straßenverkehr und die Verkehrspolizei zuständigen obersten Landesbehörden gebe ich das folgende Zusatzschild bekannt; die Entfernungsangabe im Zusatzschild ist abhängig vom Standort der Einengungstafel (vgl. Richtlinien für die Sicherung von Arbeitsstellen an Straßen — RSA):[1]

1 abgedruckt im Anhang D/12

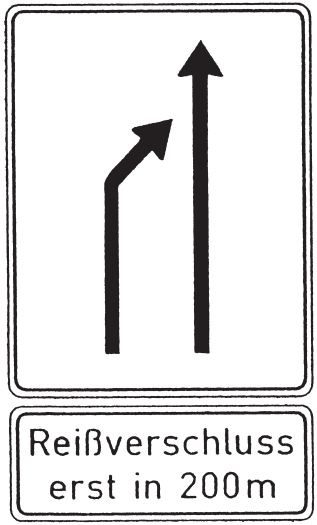
1.2 Das BStMI hat mit IMS v. 22.08.2001 Nr. IC4-3612.07-1 betr. **Zusatzschild zur Einengungstafel (Zeichen 531 ff. SIVO) zur Verdeutlichung des sog. Reißverschlussverfahrens** Folgendes ausgeführt:

Das in § 7 Abs. 4 StVO verankerte „Reißverschlussverfahren“ findet im Straßenverkehr häufig keine Anwendung. Dies gilt auch auf Autobahnen, wenn beispielsweise auf Grund von Baustellen oder Spurreduzierungen ein Fahrstreifen nicht mehr durchgehend befahren werden kann.

Um das Verhalten der Verkehrsteilnehmer positiv im Sinne der Einhaltung der Bestimmung in § 7 Abs. 4 StVO zu beeinflussen, erscheint die Verwendung eines Zusatzzeichens mit den Worten „Reißverschluss erst in ...m“ unter der Einengungstafel (Zeichen 531 ff. StVO) sinnvoll; dies gilt vor allem bei Autobahn-Baustellen mit Verengung auf einen Fahrstreifen.

Das Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen hat dazu im Einvernehmen mit den für den Straßenverkehr und die Verkehrspolizei zuständigen obersten Landesbehörden mit der anliegenden Verkehrsblattverlautbarung das Zusatzschild „Reißverschluss erst in 200 m“ bekannt gegeben; die Entfernungsangabe im Zusatzschild ist abhängig vom Standort der Einengungstafel.

Die Schilderkombination „Einengungstafel mit Zusatzzeichen Reißverschluss erst in 200 m“ ersetzt auch das als Zusatzschild nach Anlage 1 zur VollzugsBek-StVO zugelassene Hinweisschild zum Reißverschlussverfahren „Einfädeln lassen“.

Die Straßenverkehrsbehörden werden gebeten, die neue Beschilderung ab sofort anzuwenden. Bestehende Hinweisschilder zum Reißverschlussverfahren sind möglichst zeitnah in die neue Beschilderung umzuwandeln.

Anlage 1 Beschilderungsmuster