

### Fahrtechnische Ausführung des Begriffes "Fahren am Fahrbahnrand".

Dieser sehr häufig bei der Lenkerausbildung gebrauchte Begriff wird leider nur sehr selten erklärt, weil einfache Erklärungen, nach gefühlsmäßiger Beurteilung, nicht befriedigend sind. Die Angabe eines Abstandes widerspricht der Vorschrift, wird aber trotzdem immer wieder gewagt, weil gar kein Abstand der Praxis fremd ist.

In der Tat ist es aber so, daß das Lenken eines Fahrzeuges technisch gesehen ein Regelungsvorgang ist, welcher naturgemäß mit einer gewissen Amplitude verbunden ist. Die Größe dieser Amplitude ist von sehr vielen Faktoren, so auch Störfaktoren, abhängig, wobei das Fahrkönnen (Übung, Blicktechnik, Begabung, Tagesverfassung u.s.w.), die angewandte Sorgfalt und die Fahrstabilität des Fahrzeuges sowie die gewählte Fahrgeschwindigkeit prinzipiell in Erscheinung treten. So kommt es zu einer Wechselwirkung zwischen diesen Faktoren und es muß, damit eine vorgegebene Amplitude nicht überschritten wird, die Fahrgeschwindigkeit klein sein, wenn das Fahrkönnen oder die angewandte Sorgfalt gering oder die Tagesverfassung schlecht ist und dies gilt auch umgekehrt.

Soll nun die Vorschrift am Fahrbahnrand zu fahren erfüllt werden, so stellt sich entsprechend obiger Erklärung die Frage, wie groß nun die Amplitude sein dürfe. Diese Frage kann aber nur in beispielhafter Weise beantwortet werden und es wird dabei ganz wesentlich auf die Fahrbahnbreite bzw. Fahrbahnrestbreite ankommen;

Vor oder in einer unübersichtlichen Kurve wird der Platzbedarf für das größtmögliche Fahrzeug, welches entgegenkommen könnte, maßgebend sein, während bei Vorhandensein eines entgegenkommenden Fahrzeuges auf einem übersichtlichen Straßenstück, die Breite eben dieses Fahrzeuges maßgebend sein wird. Das heißt aber nicht, daß die Amplitude so groß sein dürfe, daß das Fahrzeug im Gegenverkehr gerade noch vorbei kann. Vielmehr müsse ein eventueller Fahrfehler des Entgegenkommenden berücksichtigt werden, und mit Rücksicht darauf der richtige Ausgleich zwischen Fahrgeschwindigkeit und Seitenabstand (zulässiger Amplitude) gefunden werden. Auf eine gewisse rechtliche Beurteilung, insbesondere hinsichtlich der Zumutbarkeit, kann hier nicht verzichtet werden.

#### Beispiele:

Wenn auf einer 7 m breiten Fahrbahn sich zwei Pkw begegnen, wird ein Seitenabstand vom rechten Fahrbahnrand im Ausmaß von 0.75 m unproblematisch sein. ( $[(0.75 * 2) + 1.7] * 2 < 7 \text{ m}$ ).

Ist aber am linken Fahrbahnrand ein Fußgänger, an dem der entgegenkommende vorbeifahren will, so wäre ein Seitenabstand von höchstens 0.25 m vertretbar. ( $[1.5 + ((0.25 * 2) + 1.7) * 2] \leq 7 \text{ m}$ ).

Dipl.Ing. Matthäus Schnabl  
3204 Kirchberg a.d.Pielach

---

Bei gleicher Fahrbahnbreite kann vor und in einer unübersichtlichen, stark gekrümmten Kurve, ein Seitenabstand von 0.25 m für einen Pkw schon zu viel sein. ( $[(0.25 * 2) + 1.7 + (0.1 * 2) + 4.6] = 7 \text{ m}$ ).

Ist eine Fahrbahn nur 4 m breit, so wird es vor und in einer unübersichtlichen Stelle zumutbar sein, ohne Seitenabstand zu fahren und die Fahrgeschwindigkeit so zu wählen, daß nicht nur auf halbe Sicht gefahren wird sondern bei einem geringfügigen Überschreiten des Fahrbahnrandes, es zu keinem Unfall (Schleudern oder Abrutschen von der Straße) kommt.

#### Gegenüberstellung zu § 7 Abs.1 StVO 1960:

Während bei der Wahl der Fahrlinie gemäß § 7 Abs.1 StVO 1960 der Seitenabstand entsprechend der Fahrgeschwindigkeit so gewählt werden kann, daß das Lenken nicht anstrengend ist, ist gemäß § 7 Abs.2 die Geschwindigkeit so zu wählen, daß die Vorschrift am Fahrbahnrand zu fahren, erfüllt werden kann.

#### Blickverhalten:

Für eine randnahe Fahrlinie ist es notwendig Blicksprünge zwischen "weit nach vorne" und "zum rechten Fahrbahnrand" durchzuführen, wobei der Fahrbahnrand in einem Bereich zu beobachten ist, der nach 1 bis 2 Sekunden erreicht wird.

Eine, nur periphere Beobachtung des rechten Fahrbahnrandes, kann sich bei entsprechendem Training als nützlich erweisen.

Keinesfalls darf ein entgegenkommendes Fahrzeug fixiert werden. Die Beobachtung des Gegenverkehrs muß anber so weit erfolgen, daß man sich ein Bild von der Fahrlinie des entgegenkommenden Fahrzeuges und von der verbleibenden Restbreite machen kann, weil davon die Wahl der Fahrgeschwindigkeit abhängen wird.

Rechtskurven sind relativ einfach zu fahren, weil die Blickrichtung zum Gegenverkehr bzw "weit nach vorne" und die Blickrichtung zum rechten Fahrbahnrand zusammenfällt.

Linkskurven sind weitaus schwieriger zu fahren, weil der Blicksprung relativ groß ist. Anstelle des Blicksprunges zum rechten Fahrbahnrand käme auch ein Blicksprung zu einer gedachten Linie, entlang der sich der linke Fahrzeugrand bewegen soll, in Frage. Diese Blicktechnik ist aber insofern problematisch, als es zu einem Abkommen von dieser Linie zu einer Leitlinie (Verleitlinie) kommen kann. Bei Leitschienen oder Zäunen entlang des rechten Fahrbahnrandes, ist bewußt auf den Fahrbahnrand (also auf die Fahrbahn) zu blicken, weil der höher gelegene Blick auf die Schiene udgl. irritierend ist.