

## Bericht

In Ausführung des Beschlusses der Verkehrsministerkonferenz vom 22./23. November 2006 zu TOP 2.3 „Lkw-Überholverbote auf zweistreifigen Autobahnrichtungsfahrbahnen“ hat Nordrhein-Westfalen eine hochrangige Arbeitsgruppe eingeladen. Diese Arbeitsgruppe hat unter Leitung von Herrn Minister Wittke am 30. März 2007 in Berlin getagt. Die Teilnehmer der Sitzung ergeben sich aus beigefügter Teilnehmerliste.

Die Arbeitsgruppe stellt fest:

Unbestritten wird es weiteren Verkehrszuwachs vor allem von Lkw im Bundesfernstraßennetz und damit auch auf den Bundesautobahnen geben. Dieser zunehmende Verkehr führt zu Problemen der Verkehrssicherheit und der Leistungsfähigkeit. Ihnen zu begegnen stehen mehrere Bausteine zur Verfügung. Dabei handelt es sich z. B. um Lückenschlüsse, den Ausbau hoch belasteter Autobahnenteilstücke und Stau vermeidende Maßnahmen unter Einschluss der Möglichkeiten, die die Telematik bietet. Einen Beitrag dazu können unter dem Gesichtspunkt Verflüssigung des Verkehrs bei gleichzeitiger Steigerung der Verkehrssicherheit auch Lkw-Überholverbote auf zweistreifigen Richtungsfahrbahnen leisten.

Die Länder sehen übereinstimmend Handlungsbedarf, den Verkehrsfluss zu beschleunigen.

Die zulässige Höchstgeschwindigkeit für Lkw auf Autobahnen beträgt nach § 18 Abs. 5 Nr. 1 StVO 80 km/h. § 5 Abs. 2 Satz 2 StVO verbietet das Überholen mit zu geringer Geschwindigkeitsdifferenz. Nach einem Urteil des Bayerischen Obersten Landgerichtes – DAR 61, 204 – ist eine Geschwindigkeitsdifferenz von 10 km/h zu gering. Eine bei Kellermann 2002 dokumentierte Untersuchung zeigt auf, dass weniger als 1 % der auf den Untersuchungsstrecken beobachteten Überholvorgänge von Lkw regelkonform durchgeführt werden. In allen anderen Fällen war entweder die beobachtete Differenzgeschwindigkeit nicht ausreichend oder die zulässige Höchstgeschwindigkeit wurde überschritten. Dazu trägt auch bei, dass auf Grundlage der EU-Richtlinie 92/24/EWG inzwischen alle gewerblich genutzten Lkw innerhalb der Europäischen Union mit elektronischen Geschwindigkeitsbegrenzern ausgerüstet sein müssen. Der Einbau elektronischer Geschwindigkeitsbegrenzer ist für Lkw aus Nicht-EU-Staaten nicht verpflichtend.

Die Geschwindigkeitsbegrenzer dürfen auf max. 90 km/h eingestellt werden. Die mögliche und tatsächlich gefahrene Geschwindigkeit der Lkw liegt deshalb um bis zu 10 km/h

über der zulässigen Höchstgeschwindigkeit. Gleichwohl ist festzustellen, dass die technische Begrenzung der Lkw-Geschwindigkeiten die Überholvorgänge verlängert.

Mit den Überholvorgängen sind Bremsmanöver und Verkehrsgefährdungen, insbesondere bei teilweise plötzlichem Ausscheren der Lkw, der den linken Fahrstreifen benutzenden schnell fahrenden Pkw verbunden. Verkehrssteuernde Maßnahmen in Form von Lkw-Überholverböten an Steigungsstrecken haben sich zur Verbesserung des Verkehrsablaufs und der Verkehrssicherheit bewährt. Das gleiche gilt an Ein- und Ausfahrten oder im Zusammenhang mit Fahrstreifenreduzierungen und an Strecken mit überproportionaler Unfallbeteiligung für Lkw.

Um die Vor- und Nachteile von Lkw-Überholverböten zu ergründen und dem entsprechend Empfehlungen zu entwickeln, sind in der Vergangenheit, u.a. im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr, Bau- und Stadtentwicklung wissenschaftliche Untersuchungen der Auswirkungen von Lkw-Überholverböten durchgeführt worden. Eine übergreifende empirische Studie zur verkehrlichen Auswirkung wurde in Deutschland von Brilon, Drews 1996 durchgeführt. Diese Studie stützt sich auf Messungen, die vor europaweiter Einführung des elektronischen Geschwindigkeitsbegrenzers durchgeführt wurden.

Die 2007 zu diesem Thema von Brilon gefertigte Simulationsstudie bestätigt im Wesentlichen die Erkenntnisse von 1996 und kommt zu dem Ergebnis, dass bei einer Verkehrsstärke von mehr als 2.000 Kfz/h Lkw-Überholverböte auf zweistreifigen Autobahnrichtungsfahrbahnen positive Auswirkungen auf den Verkehrsfluss im Sinne einer Harmonisierung haben. Diese stündliche Verkehrsbelastung entspricht in etwa einem durchschnittlichen täglichen Verkehrsaufkommen (DTV) von 45.000 Kfz/24 h.

Lkw können oberhalb dieser Belastung abhängig vom Lkw-Anteil durch Überholen kaum noch Reisezeitvorteile erzielen, während Pkw von einem homogeneren Verkehrsfluss profitieren.

- Die Reisegeschwindigkeiten der Lkw nehmen geringfügig ab. Grundsätzlich gilt dabei, dass bei zunehmender Gesamtverkehrsstärke die Abnahme der Lkw-Geschwindigkeiten geringer wird.
- Die Pkw-Reisegeschwindigkeiten nehmen zu. Die Zunahme der Pkw-Geschwindigkeiten ist durchweg deutlich höher als die Abnahme der Lkw-Geschwindigkeiten.

- Bei niedriger Schwerverkehrsnachfrage und sehr hoher Auslastung der Strecke erfahren sowohl Lkw als auch Pkw eine Zunahme der durchschnittlichen Reisegeschwindigkeit.
- Der Kolonnenanteil auf dem linken Fahrstreifen nimmt ab. Je höher die Schwerverkehrsnachfrage oder je geringer die Gesamtverkehrsstärke, desto deutlicher ist die Abnahme der Kolonnenbildung ausgeprägt.
- Die Geschwindigkeitsdifferenzen zwischen den beiden Fahrstreifen nehmen durch Lkw-Überholverbote deutlich zu.

Ein Lkw-Überholverbot kann entscheidend dazu beitragen, die Vielzahl zu beobachtender nicht StVO-konformen Überholungen zwischen Lkw zu unterbinden.

Die Länder sind sich auf der Basis des Aufgeführten darüber einig, dass eine Ausweitung von Lkw-Überholverboten auf zweistreifigen Richtungsfahrbahnen entscheidend zur Verbesserung des Verkehrsflusses und Steigerung der Verkehrssicherheit beitragen kann. Dazu bietet sich ab einer Verkehrsstärke von 2.000 Kfz/h die Anordnung eines variablen oder zeitlich auf die Hauptverkehrszeiten beschränkten Lkw-Überholverbots an. Aus den vorliegenden Studien ergibt sich, dass ein Lkw-Überholverbot z.B. für die Gültigkeitsdauer von 6:00 bis 18:00 Uhr je nach Schwerverkehrsnachfrage und Tagesganglinientyp ab einem DTV von etwa 45.000 Kfz/24 h sinnvoll ist.

Die Einführung eines generellen Lkw-Überholverbotes auf zweistreifigen Autobahnrichtungsfahrbahnen wird von einigen Ländern (Baden-Württemberg, Bayern, NRW) bereits jetzt für sinnvoll erachtet, von der weit überwiegenden Mehrheit jedoch abgelehnt.

Die Länder sind sich einig, dass bezogen auf die jeweiligen Einzelfälle weitere Überholverbote für Lkw erforderlich sind. Bei Überschreiten eines 50 %-Anteils am BAB-Streckennetz insgesamt soll der Frage eines generellen Überholverbots erneut nachgegangen werden.

Die Länder sehen übereinstimmend keine Notwendigkeit, aktuell eine Änderung des § 45 StVO herbeizuführen. Vielmehr wird es für notwendig erachtet, die im Jahre 1997 im BLFA-StVO erarbeiteten Vorschläge zur Neufassung der VwV-StVO aufzugreifen und den neuen Erkenntnissen anzupassen. Dabei soll auch die VwV-StVO zu Zeichen 277, wie folgt ergänzt werden:

Auf zweistreifigen Autobahnen sollen darüber hinaus Überholverbote – auch z.B. auf längeren Strecken – angeordnet werden, wenn bei hohem Verkehrsaufkommen durch häufiges Überholen von Lkw die Geschwindigkeit auf den Überholstreifen deutlich vermindert wird und es dadurch zu einem stark gestörten Verkehrsfluss kommt, durch den die Verkehrssicherheit beeinträchtigt werden kann. Dies ist in Abhängigkeit von der Lkw-Belegung ab 2000 Kfz/h der Fall

Besondere Witterungslagen insbesondere im Zusammenhang mit Schnee und Eis führen zu schwierigen Verkehrssituationen vor allem, wenn Lkw trotz der Gefahr des „Liegenbleibens“ versuchen, den linken Fahrstreifen zu benutzen.

Die Länder haben mit Interesse zur Kenntnis genommen, dass das Nachbarland Belgien ein Lkw-Überholverbot auf allen Autobahnen bei Nässe angeordnet hat. Der Frage einer Übertragbarkeit auf das deutsche Autobahnnetz soll gesondert nachgegangen werden.

Gemäß § 18 Abs. 1 StVO dürfen Autobahnen und Kraftfahrstraßen nur mit Kraftfahrzeugen benutzt werden, wenn die durch die Bauart bestimmte Höchstgeschwindigkeit mehr als 60 km/h beträgt. Im Zusammenhang mit der Ausweitung von Lkw-Überholverböten ist der Frage nachzugehen, ob diese Bestimmung noch zeitgemäß ist. Das gilt insbesondere für aufgrund ihrer Bauart langsam fahrende Kfz, die im bei Überholverböten zu Stauursachen werden können. Allerdings sollen die Überlegungen nicht dazu führen, dass derartige Fahrzeuge ins nachgeordnete Netz abgedrängt werden.

Die Frage stellt sich auch für die Regelung des § 18 Abs. 5 Nr. 1 StVO, wonach die zulässige Höchstgeschwindigkeit für die dort näher bestimmten Kraftfahrzeuge auf Autobahnen 80 km/h beträgt. Die Länder sind der Auffassung, dass eine Angleichung der Höchstgeschwindigkeit an die europaweit geltende Maximaleinstellung der elektronischen Geschwindigkeitsbegrenzer von 90 km/h sinnvoll ist, da die Geschwindigkeit bereits heute sanktionsfrei oberhalb von 80 km/h liegt.