

Bericht

**zur Gemeinsamen Konferenz der Verkehrs- und Straßenbauabteilungsleiter
der Länder (GKVS) am 05./06. März 2008 in Tangermünde**

TOP 5.4

Lkw-Überholverbot auf zweistreifigen Autobahnrichtungsfahrbahnen

Die Verkehrsministerkonferenz (VMK) hatte sich im April 2007 mit dem Thema Lkw-Überholverbot auf zweistreifigen Autobahnen befasst und einen umfangreichen Beschluss gefasst, der u.a. verschiedene Prüfbitten an den Bund vorsah. Es wurde einerseits darum gebeten, die Verwaltungsvorschriften zu Zeichen 277 in Anlehnung an die Arbeitsergebnisse der Arbeitsgruppe „Lkw-Überholverbot auf Autobahnen“ aus den Jahren 1997 und 2004 so neu zu fassen, dass diese auch auf längeren Strecken angeordnet werden können. Andererseits ergingen zwei Prüfbitten an den Bund, betreffend die durch die Bauart bestimmte Höchstgeschwindigkeit sowie in Bezug auf eine mögliche Regelung für ein Lkw-Überholverbot bei extremen Wetterlagen.

Hierzu ist Folgendes auszuführen:

- Anpassung der Verwaltungsvorschriften zu Zeichen 277.

Diesem Anliegen der VMK wird bereits durch die im Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) vorbereitete Novelle „Bessere Beschilderung“ in vollem Umfang entsprochen. Über den Sachstand zur Novelle „Bessere Beschilderung“ wird auf der GKVS unter einem gesonderten TOP berichtet.

- Wie kann die in § 18 Abs. 1 StVO getroffene Regelung, dass Autobahnen und Krafffahrstraßen nur mit Kfz benutzt werden dürfen, deren durch die Bauart bestimmte Höchstgeschwindigkeit mehr als 60 km/h beträgt, so verändert werden, dass die technisch bestimmte mindestens erreichbare Höchstgeschwindigkeit deutlich angehoben wird? Allerdings sollen bisher zugelassene Fahrzeuge, die nicht wesentlich schneller fahren können, nicht ins nachgeordnete Netz abgedrängt werden.

Auf Initiative des BMVBS wurde dieser Punkt im Bund-Länder-Fachausschuss Straßenverkehrs-Ordnung/-Ordnungswidrigkeiten (BLFA-StVO) am 18./19.09.2007 diskutiert. Der BLFA-StVO teilt die Einschätzung der Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt), welche zur Anhebung der technisch mindestens erreichbaren Höchstgeschwindigkeit theoretisch zwei Optionen sieht und zwar entweder

- die Anhebung der Mindestmotorleistung für schwere Lkw (§ 35 Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung - StVZO) oder
- den Ausschluss langsamer Fahrzeuge (Fahrzeuge, deren bauartbedingte Höchstgeschwindigkeit zwischen 60 km/h und 80 km/h liegt).

Nach Einschätzung des BMVBS sind beide Optionen wegen europarechtlicher Hemmnisse (Mindestmotorleistung harmonisiert durch RL 80/1269/EWG vom 16.12.1980) nicht umsetzbar.

- Die VMK bittet den Bund, mögliche Regelungen für ein generelles Lkw-Überholverbot ab 7,5 t zulässigem Gesamtgewicht auf allen Autobahnen bei extremen Wetterlagen, z. B. Schneefall, zu untersuchen.

Der VMK-Beschluss wurde vom BLFA-StVO dahingehend ausgelegt, dass von den Ländern insbesondere auch eine Regelung angestrebt wird, wonach bei widrigsten Wetterverhältnissen, z.B. starkem Schneefall, und infolgedessen liegengebliebener Lkw, nachfolgende Lkw am liegengebliebenen Fahrzeug nicht mehr vorbeifahren dürfen. Eine derartige Regelung käme faktisch der Sperrung eines oder mehrerer Fahrstreifen gleich.

Die Diskussion im BLFA-StVO auf Initiative des BMVBS im Januar 2008 ergab, dass eine generelle Regelung für extreme Witterungslagen (z.B. Schnee- und Eisglätte) in Form eines Benutzungsverbotes für linke Fahrstreifen das geeignete Mittel zur Lösung der Problematik sei. Deshalb soll eine Ergänzung des § 18 StVO herbeigeführt werden mit sinngemäß folgendem Inhalt: „Bei erheblichem Schneefall und Schnee- und Eisglätte dürfen Lkw mit einem zGG über 7,5 t, einschließlich ihrer Anhänger, und Zugmaschinen nur den äußerst rechten Fahrstreifen benutzen.“ Da eine solche Regelung nur eine vorübergehende Wirkung hat, stellt dies keinen Eingriff in die Widmung dar.