

Patrick Kirsch  
66636 Tholey

Straßenverkehrsordnung

Der Deutsche Bundestag hat die Petition am 09.11.2006 abschließend beraten und beschlossen:

Das Petitionsverfahren abzuschließen, weil er dem Anliegen nicht entsprechen konnte.

#### Begründung

Mit der öffentlichen Petition wird ein generelles Überholverbot für Lastkraftwagen mit einem zulässigen Gesamtgewicht von über 6 t auf Autobahnen gefordert.

Die öffentliche Petition, der sich 463 Unterstützer angeschlossen haben, wird im Wesentlichen wie folgt begründet:

Ein Überholverbot für Lastkraftwagen mit über 6 t Gesamtgewicht würde den Autobahnverkehr wesentlich ungefährlicher machen. Da diese Lkw's meist nur maximal 80 bis 100 km/h fahren könnten, würden nachfolgende Autofahrer beim Überholen („Elefantenrennen“) gezwungen, minutenlang auf der Überholspur hinterher zu fahren.

Die Folgen seien erzwungene, gefährliche Abbremsmanöver und Auffahrunfälle. Es sei kein Sinn und Zweck ersichtlich, warum sich Lkws mit 5 km/h Geschwindigkeitsunterschied gegenseitig überholen müssten. Bereits in der Fahrschule werde gelehrt, dass ein Überholvorgang nur dann einen Sinn habe, wenn es wesentliche Unterschiede in der Geschwindigkeit der Fahrzeuge gebe. Daher sollte ein solcher Überholvorgang auch nicht allzu lange andauern. Mit einem Überholverbot für Lkw's könnten somit Unfälle und Staus vermieden werden.

Das Ergebnis der parlamentarischen Prüfung stellt sich wie folgt dar:

Eine Änderung der bestehenden Vorschriften zum Überholen ist aus Sicht des Petitionsausschusses nicht erforderlich. Denn in vielen Fällen erweisen sich Lkw-Überholmanöver schon nach den bestehenden Vorschriften als unzulässig, weil der Überholende entweder nicht wesentlich schneller als der zu Überholende fährt oder weil beim Überholen die zulässige Höchstgeschwindigkeit überschritten wird.

Nach Ansicht des Petitionsausschusses sollten daher die bereits bestehenden Vorschriften besser durchgesetzt werden.

Entscheidend ist dabei die Regelung des § 5 Abs. 2 Satz 2 Straßenverkehrsordnung (StVO). Danach darf nur überholen, wer mit wesentlich höherer Geschwindigkeit als der zu Überholende fährt. Der Vollzug dieser Vorschrift, d. h. die Sanktionierung eines Verstoßes, ergab bisher das Problem, dass die Polizei bzw. die „Ordnungswidrigkeitsbehörde“ und in einem späteren Verfahrensstadium gegebenenfalls das Gericht bestimmen mussten, was unter einer wesentlich höheren Geschwindigkeit zu verstehen sei. Bei den Überwachungsbehörden bestand dabei Unsicherheit, weil sich die Rechtsprechung nur vereinzelt mit der Frage befasst hat und dabei zu unterschiedlichen Ergebnissen gekommen war. Hinzu kam, dass die Bußgeldkatalog-Verordnung den Verstoß nur als geringfügige Zuwiderhandlung eingestuft hat.

Aufgrund dieser Sachlage hatte sich der Deutsche Verkehrsgerichtstag 2002 – um die Norm besser durchzusetzen – dafür ausgesprochen, das bisher im Bußgeldkatalog vorgesehene Verwarnungsgeld von 30 € auf 40 € anzuheben, mit der Folge, dass der Verstoß im Verkehrszentralregister (VZR) eingetragen wird. Dies geschah auch vor dem Hintergrund, dass gerade Berufskraftfahrer, die in besonderem Maße auf ihre Fahrerlaubnis angewiesen sind, erfahrungsgemäß die Eintragung von Punkten im VZR scheuen.

Das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) hat inzwischen diese Empfehlung aufgegriffen. Die entsprechende Verordnung ist am 01.04.2004 in Kraft getreten. In der Begründung wurde dabei klargestellt, dass jedenfalls bei Differenzgeschwindigkeiten unter 10 km/h Lkw-Überholvorgänge einen Verstoß gegen die genannte Vorschrift darstellen. Dadurch ist den für den Vollzug der StVO ausschließlich zuständigen Ländern die Möglichkeit an die Hand gegeben worden, entsprechende Zuwiderhandlungen nachhaltig zu verfolgen und spürbar zu ahnden.

Gegen ein generelles Überholverbot für Lkw spricht im Übrigen auch, dass der gesamte Lkw-Verkehr auf die Geschwindigkeit des langsamsten Fahrzeuges (z. B. schwer beladene Lkw) heruntergedrückt würde. Diese kann auch deutlich unter der gemäß § 18 Abs. 5 Satz 2 Nr. 1 StVO für Lkw zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 80 km/h liegen. Je nach Situation ist dies dem Verkehrsfluss nicht zuträglich und kann zu einem plötzlichen Ausscheren des nachfolgenden Pkw-Verkehrs sowie riskanten Überholmanövern führen. Aus diesen Gründen hatte sich auch der 40. Deutsche Verkehrsgerichtstag 2002 gegen ein generelles Lkw-Überholverbot ausgesprochen. Vielmehr erscheint es sinnvoller, weitere örtlich und zeitlich beschränkte Überholverbote für Lkw (Verkehrszeichen 277), insbesondere an Steigungs- oder Gefällstrecken, zu prüfen und ggf. anzuordnen.

Die Durchführung der StVO ist – wie oben bereits erwähnt – allerdings ausschließlich Sache der Länder, die diese Aufgabe nach der Zuständigkeitsverteilung des Grundgesetzes (Art. 83, 84 GG) als „eigene Angelegenheit“ wahrnehmen.

Die Rolle der Bundesregierung – des zuständigen BMVBS – beschränkt sich in diesem Zusammenhang darauf, den rechtlichen Rahmen in Gestalt einheitlicher Vorschriften zur Verfügung zu stellen. Der Erfüllung der Aufgaben im Einzelnen, insbesondere die Entscheidung darüber, welche konkreten Maßnahmen und in welchem Umfang vor Ort ergriffen werden liegt bei den Ländern; hier bestehen keinerlei Weisungsrechte des BMVBS.

Der Petitionsausschuss sieht aus den dargelegten Gründen keinen Anlass, das mit der Petition verfolgte Anliegen zu unterstützen. Er empfiehlt, das Petitionsverfahren abzuschließen. Von einer öffentlichen Beratung der Petition im Ausschuss hat der Petitionsausschuss abgesehen.

Der von der Fraktion von BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN gestellte Antrag, die Petition der Bundesregierung - dem Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung – als Material zu überweisen und sie den Fraktionen zur Kenntnis zu geben, ist mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU, der SPD, der FDP und DIE LINKE. gegen die Stimmen der Fraktion von BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN abgelehnt worden.