

## **Antrag**

**der Abgeordneten Thomas Ehrhorn, Dr. Dirk Spaniel, Wolfgang Wiehle, Matthias Büttner, Leif-Erik Holm, Frank Magnitz, Andreas Mrosek, Stephan Brandner, Jürgen Braun, Marcus Bühl, Joana Cotar, Siegbert Droese, Dietmar Friedhoff, Armin-Paulus Hampel, Mariana Iris Harder-Kühnel, Dr. Heiko Heßenkemper, Karsten Hilse, Martin Hohmann, Johannes Huber, Jens Kestner, Stefan Keuter, Norbert Kleinwächter, Jörn König, Jens Maier, Dr. Birgit Malsack-Winkemann, Christoph Neumann, Paul Viktor Podolay, Dr. Robby Schlund, Uwe Schulz, Thomas Seitz, Detlev Spangenberg, Dr. Harald Weyel, Dr. Christian Wirth und der Fraktion der AfD**

### **Änderung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit für Lkw auf geeigneten Bundes- und Landstraßen**

Der Bundestag wolle beschließen:

I. Der Deutsche Bundestag stellt fest:

Die Festlegung in § 3 Abs. 3 Nr. 2b.) bb.) StVO von Tempo 60 km/h für Lastkraftwagen mit einer zulässigen Gesamtmasse über 7,5 t außerhalb geschlossener Ortschaften auf Straßen mit nur einem Fahrstreifen je Fahrtrichtung erfolgte Ende der 1950er-Jahre vor dem Hintergrund des seinerzeit geltenden Fahrbahnausbaustandards und der damaligen Fahrzeugtechnik. Inzwischen sind auf beiden Gebieten erhebliche technische Fortschritte erzielt worden. Zahlreiche Bundes- und Landstraßen weisen auch bei einem Fahrstreifen je Fahrtrichtung Ausbaustandards mit Fahrbahnbreiten von 6,5 Metern und mehr sowie davon getrennt geführte Geh-/Radwege auf. Auf diesen Straßen, auf denen für Pkw in der Regel Höchstgeschwindigkeiten von 100 km/h gelten, ergibt sich im Zusammenhang mit der für Lkw über 7,5 t Gesamtmasse maßgeblichen Höchstgeschwindigkeit von lediglich 60 km/h häufig ein starker Überholdruck, der als erhöhtes Sicherheitsrisiko betrachtet werden muss. Schwere Verkehrsunfälle sind häufig die Folge. Auch ist es Pkw-Fahrern nicht zumutbar, regelmäßig über weite Strecken hinter einem Lkw lediglich 60 km/h fahren zu müssen. Schließlich ist die veraltete Begrenzung oft für Lkw-Fahrer aufgrund des guten Straßenausbaustandards nicht nachvollziehbar, so dass sie die zulässige Höchstgeschwindigkeit überschreiten, ohne damit den Straßenverkehr unnötig zu gefährden. Hier besteht folglich dringender Handlungsbedarf. Maßgebliche Organisationen, die über entsprechende Fachkompetenz im Bereich Verkehrssicherheit verfügen (DEKRA, DVR), empfehlen daher die Korrektur der Höchstgeschwindigkeit für Lkw auf geeigneten Bundes- und Landstraßen auf grundsätzlich 80 km/h.

II. Der Deutsche Bundestag fordert die Bundesregierung daher auf,

die zulässige Höchstgeschwindigkeit für Lkw mit einer zugelassenen Gesamtmasse über 7,5 t soll sich außerorts auch bei nur einem Fahrstreifen je Fahrtrichtung auf Bundes- und Landstraßen künftig nach dem Ausbaustandard der betreffenden Straße richten: bei einer Fahrbahnbreite ab 6,50 Meter, separat geführtem Fußgänger- und Radverkehr soll, sofern die sonstigen örtlichen Randbedingungen nicht entgegenstehen, die zulässige Geschwindigkeit für diese Lkw auf 80 km/h festgelegt werden.

Berlin, den 14. Juli 2020

**Dr. Alice Weidel, Dr. Alexander Gauland und Fraktion**

## **Begründung**

Viele Pkw-Fahrer fühlen sich auf Bundes- und Landstraßen mit nur einem Fahrstreifen je Fahrtrichtung von den deutlich langsamer fahrenden Lkw in ihrem Fortkommen behindert. Deshalb versuchen sie, die Lastwagen bei der nächsten sich bietenden Gelegenheit zu überholen. Aufgrund des hohen Verkehrsaufkommens sind dabei mitunter die hierfür geeigneten Lücken im Gegenverkehr, die ein gefahrloses Überholen zuließen, zu selten, so dass Pkw-Fahrer mitunter zu gefährlichen Überholmanövern veranlasst werden. Nicht selten hat dies schwere Verkehrsunfälle zur Folge. Hinzu kommt, dass sich gerade auch wegen des starken Lkw-Verkehrs auf einspurigen Landes- und Bundesstraßen oft über viele Kilometer Fahrtstrecke lange Pkw-Ketten hinter Lkw bilden, weil sich eben keine Gelegenheit zum gefahrlosen Überholen ergibt. Es ist den Pkw-Fahrern aber nicht zumutbar, statt der grundsätzlich für sie geltenden Höchstgeschwindigkeit von 100 km/h, ihre Fahrt tatsächlich über weite Strecken mit lediglich Tempo 60 km/h durchführen zu müssen. Schließlich gibt es auch eine Vielzahl von Lkw-Fahrern, die entweder aus Zeitdruck oder, weil sie kein unnötiges Hindernis für nachfolgende Pkw bieten möchten, heute schon auf gut ausgebauten Bundes- und Landstraßen mehr als Tempo 60 km/h fahren. Da der Fortschritt im Straßenbau und in der Fahrzeugtechnik inzwischen auf vielen gut ausgebauten einspurigen Bundes- und Landstraßen eine Geschwindigkeit von 80 km/h zulässt, geht damit keine gesteigerte Unfallgefahr einher. Im Gegenteil, wie ausgeführt, wird diese dadurch sogar reduziert, weil andere Verkehrsteilnehmer ggf. von gefährlichen Überholmanövern abgehalten werden. Ein tatsächlich somit unkritisches bzw. wünschenswertes Verhalten der Lkw-Fahrer wird aktuell, wegen der veralteten durchgängigen Tempo-60-km/h-Regelung außerorts auf Bundes- und Landstraßen mit nur einem Fahrstreifen je Fahrtrichtung, folglich unnötig kriminalisiert. Die DEKRA hat deshalb bereits in ihrem Verkehrssicherheitsreport 2013 – Landstraßen – angeregt, auf entsprechend ausgebauten Land- und Bundesstraßen die zulässige Geschwindigkeit für Lkw mit einer Gesamtmasse über 7,5 t auf 80 km/h heraufzusetzen. Dieser Ansicht hat sich auch der Deutsche Verkehrssicherheitsrat mit seinem Beschluss vom 29. Oktober 2014 angeschlossen.