

# Straßenverkehrsordnung



Univ.-Prof. Dr.-Ing.  
Werner Brilon

Inhaber des Lehrstuhls für Verkehrswesen  
an der Ruhr-Universität Bochum,  
Fakultät für Bau- und Umweltingenieur-  
wissenschaften

Mitglied des Wissenschaftlichen Beirats  
dieser Zeitschrift

Die Straßenverkehrsordnung stand vor einigen Jahren vor einer gründlichen Revision. Diese sollte vor allem einer besseren Verständlichkeit dienen. Das Projekt wurde zurückgestellt. Dies ist bedauerlich.

Noch wichtiger als eine leichtere Verständlichkeit wäre es, dieses Regelwerk des richtigen Verhaltens im Straßenverkehr inhaltlich modernen Anforderungen anzupassen. Da gibt es eine Menge überholter Regelungen, wie das generelle Tempolimit von 60 km/h für Lkw auf Landstraßen.

Revisionsbedarf gibt es vor allem für den Verkehr auf Autobahnen. Die grundsätzlichen Fahrregeln stammen aus einer Zeit, als dort die Fahrzeuge einzeln unterwegs waren. Dafür ist das Rechtsfahrgebot die sinnvolle Grundregel. Bei starkem Verkehr ist der Sinn des Rechtsfahrgebots eher zweifelhaft. Es ist deswegen auch durch zahlreiche und schlecht zu merkende Sonderregeln, die von Kriterien mit unbestimmten Rechtsbegriffen abhängen, zurück gedrängt worden. Diese Einschränkung des Rechtsfahrgebots sollte für Autobahnen und mehrstreifige Straßen an einer entscheidenden Stelle fortgesetzt werden. Der Vorschlag lautet: In Streckenabschnitten mit einem Tempolimit kann ein Fahrer, der mit der zulässigen Geschwindigkeit fährt, den Fahrstreifen frei wählen.

Dies würde – wie bereits auf Stadtstraßen – das Prinzip "keep in lane" dort in den Vordergrund stellen, wo die zulässige Geschwindigkeit beschränkt ist. Bei der heute gültigen Regelung soll ein Fahrer, der sich an die zulässige Höchstgeschwindigkeit hält, dem zu schnell fahrenden Verkehrssünder Platz machen. Diese Regel ist abgesehen vom Gerechtigkeitsprinzip auch sachlich zu kritisieren. Tempolimits werden auf Autobahnen vielfach eingesetzt, um den Verkehrsfluss zu homogenisieren. Der gleichförmige Verkehrsfluss ist vor allem dadurch zu erreichen, dass Fahrstreifenwechsel vermieden werden. Die heutige Regelung beschwört diese Turbulenz erzeugenden Fahrstreifenwechsel aber geradezu herauf. Deswegen ist die Anwendung des Rechtsfahrgebots auf die vorschrittmäßig fahrenden Verkehrsteilnehmer an dieser Stelle kontraproduktiv. Darüber hinaus geht von der vorgeschlagenen Regel die Chance aus, dass sich die örtliche Geschwindigkeitsbeschränkung selbstständig durchsetzt, weil eine gleichmäßige Besetzung der Fahrstreifen mit ordnungsgemäß verkehrenden Fahrzeugen den Rasern keine Chance für Übertretungen lässt.

Die Regel eröffnet also eine Möglichkeit, den Verkehrsfluss auf hoch belasteten Autobahnstrecken zu homogenisieren. Dies trägt zu höherer Verkehrssicherheit und besserer Stabilität des Verkehrsflusses bei. Weil die neue Regelung die Beachtung angeordneter Tempogrenzen verbessert, könnten auch viele nach dem Prinzip „Sollwert – 20 km/h“ angeordnete Tempolimits auf ein realistisches Maß angehoben werden, was wiederum die Bereitschaft zur Beachtung erhöht.

Zusammen damit sollten auch andere sinnlos gewordene Regeln geändert werden. So gibt es keinen ernsthaften Grund auf Autobahnen nur „gerade“ Limite anzuordnen (60, 80, 100), wie es die Verwaltungsvorschrift zur StVO vorgibt. Eine feinere Abstimmung in 10 km/h-Schritten erlaubt eine präzisere Dosierung in Anpassung an die örtlichen Notwendigkeiten. Wünschenswert ist es auch, dass Tempolimits, die aus einem erheblich überzogenen Verständnis der Verkehrssicherungspflicht entstehen und deren Beachtung eigentlich niemand will, unterbleiben.

Als reformbedürftig sind auch die Regeln für Lkw auf Autobahnen anzusehen. Zu den sinnvollen Reformen gehört ein generelles Überholverbot für Lkw auf zweistreifigen Autobahnstrecken. Darin eingeschlossen sollen auch alle sonstigen auf 80 km/h beschränkten Fahrzeuge sein. Den Lkw geht durch den Verzicht auf Überholungen keine legale Freizügigkeit verloren, weil auftretende Überholungen durchweg bei unzulässig hoher Geschwindigkeit oder mit zu geringer Geschwindigkeitsdifferenz stattfinden. Hierbei geht es nur um ebene Strecken, weil an Steigungs- und Gefälleabschnitten – zu Recht – das Überholen ohnehin durch örtliche Anordnungen untersagt ist. Lkw-Überholungen können auf zweistreifigen Abschnitten allenfalls bei schwachem Verkehr sinnvoll sein. Bei den meisten Verkehrslagen sorgen überholende Lkw aber für erhebliche Störungen des gleichmäßigen Verkehrsflusses.

Dabei kann man den Interessen der Lkw-Fahrer und -betreiber an einer zügigen Fahrt durchaus entgegenkommen. Hierzu gehört eine Anhebung der mindestens erreichbaren Geschwindigkeit für alle auf Autobahnen zugelassenen Verkehrsteilnehmer von heute 60 auf 80 km/h. Diese Geschwindigkeit sollte darüber hinaus für alle zugelassenen Fahrzeuge durch die vorgeschriebene Mindestmotorisierung auch auf längeren Steigungsstrecken (z. B. bis zu 3 %) möglich sein. Fahrzeuge, die diese technische Spezifikation nicht einhalten, können durch Ausnahmegenehmigungen zu verkehrsschwachen Zeiten zugelassen werden. Dies sollte dann mit einer Genehmigung zum Überholen durch Lkw verbunden werden.

Zu überlegen ist, ob eine generell zulässige Höchstgeschwindigkeit der Lkw von 90 km/h sinnvoll ist, wie es die Landesverkehrsminister bereits vorgeschlagen haben. Durch eine Annäherung zwischen Pkw- und Lkw-Geschwindigkeiten wird eine Homogenisierung des Verkehrs gefördert. Praktisch ändert sich dadurch allerdings nichts, weil die Lkw die technisch gegebenen Möglichkeiten von 90 km/h bereits jetzt weitgehend ausnutzen. Es wäre aber wünschenswert, wenn die vorgeschriebenen Tempo-Begrenzer technisch so verbessert werden, dass die tatsächlich mögliche Geschwindigkeit exakt 90 km/h beträgt. Ausnahmen (Lkw aus Nicht-EU-Ländern) sollten nicht auf den Autobahnen zugelassen sein.

Natürlich kann jede dieser Änderungen Anlass für intensive Diskussionen in der Öffentlichkeit und in der Fachwelt geben. Dieser Diskurs sollte wieder aufgenommen werden. Die Überlegungen sollten von sachlichen Argumenten geprägt sein. „Sachlich“ bedeutet, dass sich die Straßenverkehrsordnung nicht zur Demonstration föderaler Eigenständigkeiten eignet und dass sich betroffene Interessengruppen an übergeordneten Gesichtspunkten orientieren müssen.

Diese übergeordneten Ziele sind in erster Linie die Verkehrssicherheit, aber auch die Leichtigkeit des Verkehrs. „Leichtigkeit“ bedeutet hier nicht hohe Geschwindigkeit, sondern vielmehr die Vermeidung von Konflikten. Beides wird gefördert, wenn bei hoher Auslastung der Straßen der Verkehr homogen fließt. Davon kann im Übrigen eine – wenn auch geringe – Anhebung der Kapazitäten der Autobahnen und insgesamt eine größere Zuverlässigkeit des Verkehrsflusses auf den Straßen erhofft werden.

Werner Brilon