Positionspapier zur StVO-Novellierung

Verkehrssicherheit erhöhen – Höchstgeschwindigkeit für Lkw auf geeigneten Außerortsstraßen auf 80 km/h anheben

Zusammenfassung:

- Begrenzung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit für Lkw auf 60 km/h auf einbahnigen Straßen außerhalb geschlossener Ortschaften macht diese zu vermeidbaren Verkehrshindernissen und erhöht den Druck zu gefährlichen Überholmanövern.
- Eine Anhebung auf 80 km/h kann auf geeignet ausgebauten Streckenabschnitten den Überholdruck reduzieren, den Verkehrsfluss harmonisieren und moderne Fahrzeugtechnik angemessen berücksichtigen.
- Die anstehende StVO-Novellierung bietet die Chance, eine überholte Regelung an die heutigen verkehrlichen Realitäten anzupassen und die zulässige Höchstgeschwindigkeit für schwere Güterkraftfahrzeuge einschließlich Sattelkraftfahrzeugen und Lkw-Anhänger-Kombinationen auf geeignet ausgebauten Straßen außerhalb geschlossener Ortschaften auf 80 km/h anzuheben und hierfür bundesweit einheitliche, straßenklassenübergreifende Kriterien festzulegen.

30. Juli 2026

Die unterzeichnenden Verbände fordern im Rahmen der aktuellen Novellierung der Straßenverkehrs-Ordnung (StVO), die zulässige Höchstgeschwindigkeit von derzeit 60 km/h für schwere Güterkraftfahrzeuge einschließlich Sattelkraftfahrzeugen und Lkw-Anhänger-Kombinationen auf geeignet ausgebauten Straßen außerhalb geschlossener Ortschaften auf 80 km/h anzuheben.

Ausgangslage

Die geltende Geschwindigkeitsbegrenzung führt auf vielen einbahnigen Außerortsstraßen[1] dazu, dass schwere Lkw gegenüber dem übrigen Verkehr deutlich langsamer unterwegs sind und dadurch zu Überholvorgängen Anlass geben. Gerade auf Strecken, auf denen bereits heute eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 80 km/h angeordnet ist, können Lkw nicht mit dem Verkehrsfluss mitschwimmen, obwohl Infrastruktur und Straßenführung dies grundsätzlich zulassen. Die Folge sind Kolonnenbildungen, steigender Überholdruck und gefährliche Überholmanöver.

Die StVO differenziert bereits heute nach Fahrzeugmasse, Fahrzeugkombination und Ausbauzustand: Auf gewöhnlichen Straßen außerhalb geschlossener Ortschaften dürfen Solofahrzeuge mit einer zulässigen Gesamtmasse über 3,5 bis 7,5 Tonnen grundsätzlich 80 km/h fahren; für Kraftfahrzeuge über 7,5 Tonnen sowie grundsätzlich für Kraftfahrzeuge mit Anhänger gelten 60 km/h. Auf Autobahnen sowie außerhalb geschlossener Ortschaften auf Kraftfahrstraßen mit baulich getrennten Richtungsfahrbahnen beträgt die zulässige Höchstgeschwindigkeit für schwere Güterkraftfahrzeuge und übliche Güterkraftfahrzeugkombinationen bereits heute 80 km/h.

Das überörtliche Straßennetz umfasst 37.719 km Bundesstraßen – davon 34.171 km einbahnig und 3.548 km zweibahnig – sowie 86.602 km Landes-/Staatsstraßen (Stand: 1. Januar 2025; BMV, Längenstatistik der Straßen des überörtlichen Verkehrs). Die Größenordnung unterstreicht, dass eine straßenklassenübergreifende und bundesweit einheitliche Regelung erforderlich ist.

Anhebung der Höchstgeschwindigkeit auf 80 km/h notwendig, sinnvoll und zeitgemäß

1. Weniger gefährliche Überholvorgänge

Außerortsstraßen gehören zu den unfallträchtigsten Straßenarten. Ein wesentliches Unfallrisiko sind Fehleinschätzungen und zu hohe Risikobereitschaft beim Überholen. Entsprechende Gegenverkehrsunfälle enden aufgrund der enormen Aufprallenergie (Summe der kinetischen Energie der entgegenkommenden Fahrzeuge) besonders häufig tödlich. Die derzeitige

[1] Der Begriff Außerortsstraßen umfasst in diesem Papier sämtliche Straßen außerhalb geschlossener Ortschaften, insbesondere Bundes-, Landes-/Staats- und Kreisstraßen.

Begrenzung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit für Lkw auf 60 km/h erzeugt insbesondere auf den für den übrigen Verkehr für 80 km/h freigegebenen Strecken erhebliche Geschwindigkeitsunterschiede und erhöht den Druck zum Überholen.

Der sicherste Überholvorgang ist derjenige, der gar nicht erst stattfindet. Durch eine Erhöhung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit für schwere Lkw auf geeignet ausgebauten Außerortsstraßen von derzeit 60 km/h auf 80 km/h kann der Überholdruck reduziert und damit gefährliche Überholvorgänge vermieden werden.

Gleichzeitig würde der Überholvorgang durch Lkw von etwa landwirtschaftlichen Maschinen oder Radfahrern mit 80 km/h weniger lange dauern. Die Exposition des überholenden Lkw auf der Gegenfahrbahn ist kürzer als mit 60 km/h.

2. Harmonisierung des Verkehrsflusses

Auf vielen Außerortsstraßen gilt bereits heute Tempo 80. Eine Anhebung der Lkw-Höchstgeschwindigkeit auf ebenfalls 80 km/h würde:

- Geschwindigkeitsunterschiede reduzieren,
- Kolonnenbildungen und Ziehharmonikaeffekte vermeiden,
- den Verkehrsfluss durch Reduktion von Abbrems- und Beschleunigungsvorgänge bzw. Ziehharmonikaeffekte verstetigen,
- Konflikte zwischen Verkehrsarten verringern und viele riskante Überholmanöver obsolet machen[2].

Moderne Verkehrssteuerung sollte auf einen möglichst gleichmäßigen Verkehrsfluss abzielen.

3. Anpassung an den Stand der Fahrzeugtechnik

Die heutige Geschwindigkeitsregelung stammt aus einer Zeit, in der schwere Nutzfahrzeuge weder über moderne Bremssysteme noch über Fahrerassistenzsysteme verfügten.

Bremswege von Lkw waren zur Zeit der Einführung der Regelung deutlich länger. Derzeit im Verkehr befindliche Bremssysteme sind erheblich leistungsfähiger als historische Bremssysteme und entsprechend den Typgenehmigungsvorschriften mit ausreichenden Sicherheitsreserven auf die höheren Geschwindigkeiten auf Autobahnen ausgelegt.

Heute gehören unter anderem zur verpflichtenden Serienausstattung:

- Notbremsassistenten,
- Spurhalteassistenten,

[2] Verkehrspsychologisch führt das Warten hinter einem langsam fahrenden Lkw auf eine geeignete Überholgelegenheit zu Stress und Frust, schütz Konfliktpotential und kann letztlich zu besonders riskanten Überholmanövern verleiten, etwa bei nicht ausreichenden Sichtweiten.

- elektronische Stabilitätsprogramme (ESP),
- Abstandsregeltempomaten.

Die technischen Voraussetzungen haben sich grundlegend verändert, so dass die Gefahren der höheren Geschwindigkeit deutlich reduziert sind. Auf geeignet ausgebauten Streckenabschnitten kann der verringerte Überholdruck einen Beitrag zur Verkehrssicherheit leisten, ohne das grundsätzliche Gefahrenpotenzial einer höheren Geschwindigkeit außer Acht zu lassen.

4. Positive Effekte für Wirtschaft, Gesellschaft und Versorgung

Neben möglichen Verbesserungen der Verkehrssicherheit kann eine Anhebung auf 80 km/h zu folgenden Effekten führen:

- einer besseren Planbarkeit von Transporten,
- effizienteren Lieferketten,
- einer höheren Produktivität im Straßengüterverkehr,
- einer Entlastung des Fahrpersonals.

Dies stärkt die Leistungsfähigkeit des Wirtschafts- und Logistikstandorts Deutschland.

Auch weitere Verkehrsteilnehmer profitieren von niedrigeren durchschnittlichen Reisezeiten durch einen besseren Verkehrsfluss auf Landstraßen mit einem entsprechenden positiven volkswirtschaftlichen Nutzen. Durch die Prävention schwerer Unfälle dürfte eine nennenswerte Reduktion von Unfallkosten hinzutreten: Die Bundesanstalt für Straßen- und Verkehrswesen (BASt) legt für tödliche Unfälle jeweils einen durchschnittlichen volkswirtschaftlichen Schaden von 1,5 Mio. EUR zzgl. Sachschäden in Höhe von 50.000 EUR zugrunde. Bei Beteiligung von Güterkraftfahrzeugen liegen die Kosten regelmäßig weit höher[3].

Vorschlag für die StVO-Novelle

Die anstehende Novellierung der StVO sollte daher genutzt werden, bestehende Vorgaben auf ihre heutige Zweckmäßigkeit zu überprüfen und die zulässige Höchstgeschwindigkeit für schwere Güterkraftfahrzeuge einschließlich Sattelkraftfahrzeugen und Lkw-Anhänger-Kombinationen auf geeignet ausgebauten Straßen außerhalb geschlossener Ortschaften auf 80 km/h anzuheben.

Die Regelung muss straßenklassenübergreifend für Bundes-, Landes-/Staats- und Kreisstraßen gelten. Die Eignung der Streckenabschnitte sollte anhand bundesweit einheitlicher, objektiver und möglichst unmittelbar erkennbarer Ausbaukriterien bestimmt werden. Eine allein von

3 https://bast.de/DE/Publikationen/Statistik/Unfaelle/volkswirtschaftliche_kosten.pdf?__blob=publicationFile&v=3

örtlichen Einzelentscheidungen abhängige Umsetzung ist zu vermeiden, damit kein Flickenteppich unterschiedlicher Regelungen und Beschilderungen entsteht.

Unberührt bleiben:

- streckenbezogene Geschwindigkeitsbeschränkungen,
- Baustellen,
- Unfallhäufungsstellen,
- besondere Gefahrenstellen,
- witterungsbedingte Einschränkungen.

Die Straßenverkehrsbehörden behalten damit weiterhin alle Möglichkeiten, dort niedrigere Geschwindigkeiten anzuordnen, wo dies aus Sicherheitsgründen erforderlich ist. Die grundlegenden Eignungskriterien und Bewertungsmaßstäbe müssen jedoch bundesweit einheitlich vorgegeben werden.

Dazu gehören Straßen mit niedrigem Querschnitt (schmale Außerortsstraßen), Trassierung mit geringen Sichtweiten, Hindernisse in den Seitenräumen und eine Führung des Fuß- und Radverkehrs im Mischverkehr. Auch temporäre Geschwindigkeitsanordnungen wie die Absenkung auf 60 km/h während der Erntezeit in Gegenden mit starkem landwirtschaftlichem Verkehr bleiben möglich. Die Kriterien sind unabhängig von der Straßenklasse anzuwenden: Eine Bundesstraße ist nicht allein wegen ihrer Widmung geeignet; umgekehrt darf eine gut ausgebaute Landes- oder Kreisstraße nicht allein wegen ihrer Straßenklasse ausgeschlossen werden.

Kontakt:

Bundesverband Güterkraftverkehr Logistik und Entsorgung (BGL) e.V.
Jens Pawlowski, LL.M. | Leiter BGL-Repräsentanz Berlin
E-Mail: pawlowski@bgl-ev.de
Telefon: +49 30 202409-10

Bundesverband Möbelspedition und Logistik (AMÖ) e.V.
Carola Brabandt, Referentin Kommunikation und PR
E-Mail: brabandt@amoe.de
Telefon: +49 151 14 45 98 85

Bundesverband Paket- und Expresslogistik e. V.
Carsten Hansen, Leiter Grundsatzfragen und Innenstadtlogistik
E-Mail: carsten.hansen@bpex-ev.de
Telefon: +49 30 20 61 78-72

BWVL BUNDESVERBAND FÜR EIGENLOGISTIK & VERLADER e. V.
Markus Olligschläger, Hauptgeschäftsführer
E-Mail: olligschlaeger@bwvl.de
Telefon: +49 228 925 35-0

DSLV Bundesverband Spedition und Logistik e. V.
Ingo Hodea, Leiter Stückgut- und Systemlogistik | Straßenverkehrsrecht
E-Mail: IHodea@dslv.spediteure.de
Telefon: +49 30 4050228-62