

Gesetzentwurf

des Abgeordneten Sebastian Kronenberg und der Freiheitlichen Reformfraktion

Entwurf eines Gesetzes zur Vermeidung verkehrsbehindernder Elefantenrennen durch langandauernde Überholvorgänge schwerer Nutzfahrzeuge sowie zur Sicherung eines gleichmäßigeren Verkehrsflusses auf Bundesautobahnen und autobahnähnlichen Straßen

(Elefantenrennen-Vermeidungs- und Autobahnverkehrsfluss-Sicherungsgesetz - EVAVSiG)

A. Problem

Langandauernde Überholvorgänge schwerer Nutzfahrzeuge auf Bundesautobahnen und autobahnähnlichen Straßen beeinträchtigen in der Praxis regelmäßig Verkehrsfluss, Verkehrssicherheit und Akzeptanz der Straßenverkehrsordnung. Besonders auf zweistreifigen Richtungsfahrbahnen, auf Steigungsstrecken, in Baustellenbereichen, bei hohem Schwerverkehrsanteil oder in dichtem Reise- und Pendlerverkehr können Überholvorgänge mit nur geringem Geschwindigkeitsunterschied erhebliche Rückstaus und abrupte Bremsvorgänge auslösen.

Das geltende Recht enthält bereits allgemeine Regeln zum Überholen. Nach § 5 Absatz 2 der Straßenverkehrs-Ordnung darf nur überholen, wer mit wesentlich höherer Geschwindigkeit fährt. Außerdem kann das Überholen durch Zeichen 276 oder 277 untersagt werden. Gleichwohl bleibt in der Praxis häufig unklar, wann ein Überholvorgang schwerer Nutzfahrzeuge noch zügig und verkehrsverträglich ist und wann er den nachfolgenden Verkehr vermeidbar blockiert.

Die vorhandenen Instrumente werden zudem nicht überall einheitlich genutzt. Streckenbezogene LKW-Überholverbote bestehen bereits, sind aber von regionaler Anordnungspraxis, örtlichen Belastungsdaten und vorhandener Verkehrssteuerung abhängig. Dynamische, zeitlich begrenzte oder verkehrsabhängige Beschränkungen können zielgenau sein, werden jedoch nicht überall systematisch geprüft.

Ein pauschales dauerhaftes Überholverbot für schwere Nutzfahrzeuge auf allen Autobahnen wäre unverhältnismäßig. Der Güterverkehr ist für Versorgung, Wirtschaft und Logistik unverzichtbar. Es braucht daher keine symbolische Totalregelung, sondern eine präzise Begrenzung langandauernder Überholvorgänge, die Verkehrsfluss und Sicherheit schützt, ohne berechnete Überholvorgänge vollständig auszuschließen.

Erforderlich ist ein klarer bundesrechtlicher Rahmen, der das bestehende Überholrecht für schwere Nutzfahrzeuge konkretisiert, die Anordnung von strecken-, zeit- und verkehrsabhängigen LKW-Überholverboten erleichtert und zugleich Wirtschaftlichkeit, Verhältnismäßigkeit und die Zuständigkeit der Straßenverkehrsbehörden wahrt.

B. Lösung

Der Gesetzentwurf schafft einen klareren Rechtsrahmen zur Begrenzung langandauernder Überholvorgänge schwerer Nutzfahrzeuge auf Bundesautobahnen und autobahnähnlichen Straßen.

Im Straßenverkehrsgesetz wird eine besondere Verordnungsermächtigung eingeführt. Sie erlaubt zielgerichtete Regelungen zur Beschränkung und Steuerung von Überholvorgängen schwerer Nutzfahrzeuge, insbesondere durch streckenbezogene, zeitbezogene oder verkehrsabhängige Überholbeschränkungen, digitale Verkehrsbeeinflussung, Wechselverkehrszeichen und einheitliche Kriterien für hochbelastete Streckenabschnitte.

In der Straßenverkehrs-Ordnung wird § 5 ergänzt. Wer ein schweres Nutzfahrzeug führt, darf auf Autobahnen und autobahnähnlichen Straßen einen Überholvorgang nur beginnen, wenn ein ausreichender Geschwindigkeitsunterschied besteht und der Überholvorgang ohne vermeidbare erhebliche Behinderung des nachfolgenden Verkehrs zügig abgeschlossen werden kann. Damit wird der allgemeine Grundsatz des Überholens mit wesentlich höherer Geschwindigkeit für schwere Nutzfahrzeuge konkretisiert.

Zugleich wird klargestellt, dass angeordnete LKW-Überholverbote nach Zeichen 277 streckenbezogen, zeitbezogen oder verkehrsabhängig eingesetzt werden können, insbesondere bei hohem Verkehrsaufkommen, hohem Schwerverkehrsanteil, Baustellen, Steigungsstrecken, Unfallhäufungen oder regelmäßig auftretenden Verkehrsbehinderungen durch langandauernde Überholvorgänge.

Der Entwurf vermeidet eine starre Einheitslösung. Er verbindet eine allgemeine Verhaltensregel für schwere Nutzfahrzeuge mit flexiblen Anordnungsinstrumenten für besonders belastete Strecken. Bestehende Zuständigkeiten der Straßenverkehrsbehörden bleiben erhalten. Länder und Kommunen erhalten keine neuen allgemeinen Pflichtaufgaben.

C. Alternativen

Keine.

D. Kosten

Für den Bund entstehen begrenzte Kosten durch Evaluation, fachliche Begleitung und Auswertung von Verkehrs- und Unfallentwicklungen. Soweit Bundesfernstraßenverwaltung oder Verkehrsbeeinflussungsanlagen des Bundes betroffen sind, können im Rahmen bestehender Programme Anpassungs- und Auswertungsaufwände entstehen.

Für Länder und nach Landesrecht zuständige Straßenverkehrsbehörden entsteht kein unmittelbarer allgemeiner Vollzugszwang zur flächendeckenden Neueinrichtung von LKW-Überholverböten. Zusätzlicher Aufwand kann entstehen, soweit bestehende Anordnungspraxis, Verkehrszeichenpläne oder digitale Verkehrssteuerungen angepasst werden. Dieser Aufwand bleibt auf das jeweils fachlich erforderliche Maß beschränkt.

Für die Wirtschaft können in Einzelfällen geringfügige Zeitverluste entstehen, wenn Überholvorgänge schwerer Nutzfahrzeuge auf hochbelasteten Strecken eingeschränkt werden. Dem stehen bessere Planbarkeit, weniger abrupte Stausituationen, gleichmäßigerer Verkehrsfluss und geringere Unfall- und Verzögerungsrisiken gegenüber.

Für Bürgerinnen und Bürger entstehen keine unmittelbaren Kosten. Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer können von einem stabileren Verkehrsfluss und weniger langandauernden Blockierungen des linken Fahrstreifens profitieren.

Entwurf eines Gesetzes zur Vermeidung verkehrsbehindernder Elefantenrennen durch langandauernde Überholvorgänge schwerer Nutzfahrzeuge sowie zur Sicherung eines gleichmäßigeren Verkehrsflusses auf Bundesautobahnen und autobahnähnlichen Straßen

(Elefantenrennen-Vermeidungs- und Autobahnverkehrsfluss-Sicherungsgesetz – EVAVSIG)

vom ...

Der Bundestag hat das folgende Gesetz beschlossen:

Artikel 1

Änderung des Straßenverkehrsgesetzes

Das Straßenverkehrsgesetz in der Fassung der Bekanntmachung vom 5. März 2003 (BGBl. I S. 310, 919), das zuletzt durch Artikel 8 des Gesetzes vom 21. November 2023 (BGBl. 2023 I Nr. 315) geändert worden ist, wird wie folgt geändert:

1. Nach § 6g wird folgender § 6h eingefügt:

„§ 6h

Begrenzung langandauernder Überholvorgänge schwerer Nutzfahrzeuge

- (1) Das Bundesministerium für Digitales und Verkehr wird ermächtigt, durch Rechtsverordnung mit Zustimmung des Bundesrates Vorschriften zur Begrenzung langandauernder Überholvorgänge schwerer Nutzfahrzeuge auf Bundesautobahnen und auf anderen Straßen mit baulich getrennten Richtungsfahrbahnen zu erlassen, soweit dies zur Sicherheit oder Leichtigkeit des Verkehrs erforderlich ist.
- (2) Vorschriften nach Absatz 1 können insbesondere Regelungen treffen über
 1. streckenbezogene, zeitbezogene oder verkehrsabhängige Überholbeschränkungen für schwere Nutzfahrzeuge,
 2. Anforderungen an einen ausreichenden Geschwindigkeitsunterschied vor Beginn eines Überholvorgangs,
 3. die Nutzung von Wechselverkehrszeichen und digitalen Verkehrsbeeinflussungsanlagen,
 4. Ausnahmen für besondere Verkehrs-, Einsatz-, Pannen-, Baustellen- oder Gefahrenlagen,
 5. einheitliche Kriterien für die Prüfung hochbelasteter Streckenabschnitte mit regelmäßigem Schwerverkehr, Steigungsstrecken, Baustellen, Unfallhäufungen oder wiederkehrenden Verkehrsbehinderungen durch langandauernde Überholvorgänge.
- (3) Bei Regelungen nach Absatz 1 sind Verkehrssicherheit, Verkehrsfluss, Verhältnismäßigkeit, Belange des Güterverkehrs, Erreichbarkeit von Wirtschaftsstandorten sowie die Funktionsfähigkeit von Rettungs-, Einsatz- und Betriebsdiensten angemessen zu berücksichtigen. Ein allgemeines dauerhaftes Überholverbot für sämtliche schweren Nutzfahrzeuge auf allen Bundesautobahnen wird durch diese Vorschrift nicht angeordnet.

- (4) Das Bundesministerium für Digitales und Verkehr kann im Benehmen mit den Ländern Hinweise zur einheitlichen Anwendung und zur Auswertung der Regelungen nach Absatz 1 veröffentlichen. Die nach Landesrecht zuständigen Behörden bleiben für die Anordnung und den Vollzug straßenverkehrsrechtlicher Beschränkungen im Rahmen des geltenden Rechts zuständig.
- (5) Die Bundesregierung berichtet dem Deutschen Bundestag erstmals drei Jahre nach Inkrafttreten der auf Absatz 1 beruhenden Regelungen über deren Anwendung und Wirkung. Der Bericht soll insbesondere Auswirkungen auf Verkehrsfluss, Unfallgeschehen, Reisezeiten, Schwerverkehr, Akzeptanz und Vollzugsaufwand darstellen.“

Artikel 2

Änderung der Straßenverkehrs-Ordnung

Die Straßenverkehrs-Ordnung vom 6. März 2013 (BGBl. I S. 367), die zuletzt durch Artikel 1 der Verordnung vom 4. März 2026 (BGBl. 2026 I Nr. 5) geändert worden ist, wird wie folgt geändert:

1. § 5 wird wie folgt geändert:

a) Nach Absatz 3a werden folgende Absätze 3b und 3c eingefügt:

„(3b) Wer ein Kraftfahrzeug mit einer zulässigen Gesamtmasse über 3,5 t einschließlich Anhänger oder eine Zugmaschine führt, darf auf Autobahnen und auf Straßen mit baulich getrennten Richtungsfahrbahnen einen Überholvorgang nur beginnen, wenn nach den erkennbaren Umständen ein ausreichender Geschwindigkeitsunterschied zum zu überholenden Fahrzeug besteht und der Überholvorgang ohne vermeidbare erhebliche Behinderung des nachfolgenden Verkehrs zügig abgeschlossen werden kann. Ausgenommen sind Personenkraftwagen und Kraftomnibusse.

(3c) Ein Überholvorgang nach Absatz 3b ist insbesondere dann zu unterlassen, wenn der Geschwindigkeitsunterschied offensichtlich gering ist, der nachfolgende Verkehr erkennbar erheblich verlangsamt würde oder der Überholvorgang wegen Verkehrsdichte, Steigungsstrecke, Baustelle, Witterung oder Sichtverhältnissen voraussichtlich nicht zügig abgeschlossen werden kann. Wird erst während des Überholvorgangs erkennbar, dass die Voraussetzungen des Absatzes 3b nicht mehr vorliegen, ist der Überholvorgang, sobald dies gefahrlos möglich ist, abubrechen oder unverzüglich abzuschließen.“

b) In Absatz 4 Satz 1 werden nach dem Wort „überholt“ die Wörter „sowie bei Überholvorgängen schwerer Nutzfahrzeuge nach Absatz 3b und 3c“ eingefügt.

2. Anlage 2 wird wie folgt geändert:

In laufender Nummer 54 wird in der Spalte „Erläuterung“ folgender Satz angefügt:

„Das Zeichen kann zur Vermeidung langandauernder Überholvorgänge schwerer Nutzfahrzeuge auch streckenbezogen, zeitbezogen oder verkehrsabhängig angeordnet werden, insbesondere bei hohem Verkehrsaufkommen, hohem Schwerverkehrsanteil, Steigungsstrecken, Baustellen, Unfallhäufungen oder wiederkehrenden Verkehrsbehinderungen.“

Artikel 3

Übergangs- und Anwendungsvorschrift

- (1) Die nach Artikel 2 eingefügten Verhaltenspflichten sind erstmals drei Monate nach Verkündung dieses Gesetzes anzuwenden.
- (2) Das Bundesministerium für Digitales und Verkehr erstellt innerhalb von zwölf Monaten nach Inkrafttreten dieses Gesetzes Hinweise für eine einheitliche, verhältnismäßige und verkehrsaabhängige Anwendung von LKW-Überholbeschränkungen. Dabei sind Länder, Autobahn GmbH des Bundes, Verkehrssicherheitsorganisationen, Verbände des Güterverkehrs und Verbraucherinteressen angemessen einzubeziehen.
- (3) Bestehende LKW-Überholverbote und sonstige straßenverkehrsrechtliche Anordnungen bleiben unberührt.

Artikel 4

Entsteinerung

Die auf Artikel 2 beruhenden Teile der Straßenverkehrs-Ordnung können auf Grund der jeweils einschlägigen Ermächtigung durch Rechtsverordnung geändert werden.

Artikel 5

Evaluation

- (1) Die Bundesregierung berichtet dem Deutschen Bundestag erstmals drei Jahre nach Anwendung der Regelungen nach Artikel 2 über deren Wirkung.
- (2) Der Bericht enthält insbesondere Angaben zu:
 1. der Entwicklung von Verkehrsfluss und Staubildung auf hochbelasteten Autobahnabschnitten;
 2. der Entwicklung des Unfallgeschehens mit Beteiligung schwerer Nutzfahrzeuge;
 3. Zahl, Umfang und Ausgestaltung streckenbezogener, zeitbezogener und verkehrsabhängiger LKW-Überholbeschränkungen;
 4. Erfahrungen der Straßenverkehrsbehörden und der Autobahn GmbH des Bundes;
 5. Auswirkungen auf Güterverkehr, Reisezeiten, Akzeptanz und Vollzugsaufwand;
 6. weiterem rechtlichen oder praktischen Anpassungsbedarf.

Artikel 6

Inkrafttreten

Dieses Gesetz tritt am Tag nach der Verkündung in Kraft.

Berlin, den 4. Juli 2026

Sebastian Kronenberg und Fraktion

Begründung

A. Allgemeiner Teil

I. Zielsetzung und Notwendigkeit der Regelungen

Ziel des Gesetzentwurfs ist es, langandauernde Überholvorgänge schwerer Nutzfahrzeuge auf Bundesautobahnen und autobahnähnlichen Straßen einzudämmen. Solche Überholvorgänge werden im allgemeinen Sprachgebrauch häufig als „Elefantenrennen“ bezeichnet. Sie entstehen typischerweise, wenn schwere Nutzfahrzeuge mit nur geringem Geschwindigkeitsunterschied überholen und dadurch den linken Fahrstreifen über längere Zeit blockieren.

Das geltende Recht enthält bereits eine allgemeine Regel, nach der nur überholen darf, wer mit wesentlich höherer Geschwindigkeit fährt. Diese Vorgabe ist richtig, bleibt aber bei schweren Nutzfahrzeugen in typischen Autobahnsituationen häufig zu unbestimmt. Für Verkehrsteilnehmer ist nicht immer erkennbar, wann ein Überholvorgang noch zügig und rücksichtsvoll ist und wann er den nachfolgenden Verkehr vermeidbar behindert.

Gerade auf zweistreifigen Autobahnabschnitten, an Steigungen, in Baustellenbereichen und bei hohem Schwerverkehrsanteil können langandauernde Überholvorgänge erhebliche Störungen auslösen. Sie führen zu Bremswellen, Spurwechseln, Unruhe im Verkehrsablauf und Rückstaus. Dadurch können Verkehrssicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs beeinträchtigt werden.

Der Entwurf verfolgt keinen pauschalen Anti-LKW-Ansatz. Güterverkehr ist unverzichtbar. Schwere Nutzfahrzeuge müssen auch künftig langsame Fahrzeuge überholen können, wenn dies sicher und verkehrsverträglich möglich ist. Unverhältnismäßig wäre ein starres Dauerüberholverbot für sämtliche schweren Nutzfahrzeuge auf allen Autobahnen. Erforderlich ist vielmehr eine gezielte Begrenzung langandauernder Überholvorgänge und eine bessere rechtliche Grundlage für strecken- und verkehrsabhängige LKW-Überholbeschränkungen.

Der Gesetzentwurf stärkt deshalb die Rechtsklarheit, ohne die Zuständigkeiten der Straßenverkehrsbehörden zu verdrängen. Er schafft eine ausdrückliche Verordnungsermächtigung im Straßenverkehrsgesetz, konkretisiert das Überholverhalten schwerer Nutzfahrzeuge in der Straßenverkehrs-Ordnung und ermöglicht eine zielgenauere Anwendung des Zeichens 277.

II. Wesentlicher Inhalt des Entwurfs

Artikel 1 ergänzt das Straßenverkehrsgesetz um einen neuen § 6h. Das Bundesministerium für Digitales und Verkehr wird ermächtigt, durch Rechtsverordnung mit Zustimmung des Bundesrates nähere Vorschriften zur Begrenzung langandauernder Überholvorgänge schwerer Nutzfahrzeuge zu erlassen. Die Vorschrift benennt zugleich mögliche Regelungsinhalte, Ausnahmen, Kriterien und Evaluationsanforderungen.

Artikel 2 ändert die Straßenverkehrs-Ordnung. In § 5 StVO werden besondere Anforderungen an Überholvorgänge schwerer Nutzfahrzeuge aufgenommen. Solche Überholvorgänge dürfen auf Autobahnen

und autobahnähnlichen Straßen nur begonnen werden, wenn ein ausreichender Geschwindigkeitsunterschied besteht und der Überholvorgang ohne vermeidbare erhebliche Behinderung des nachfolgenden Verkehrs zügig abgeschlossen werden kann.

Zudem wird Anlage 2 zur StVO bei Zeichen 277 ergänzt. Dadurch wird klargestellt, dass LKW-Überholverbote streckenbezogen, zeitbezogen oder verkehrsabhängig angeordnet werden können, insbesondere bei hohem Verkehrsaufkommen, hohem Schwerverkehrsanteil, Steigungsstrecken, Baustellen, Unfallhäufungen oder wiederkehrenden Verkehrsbehinderungen.

Artikel 3 enthält Übergangs- und Anwendungsvorschriften. Artikel 4 enthält eine Entsteinerungsklausel für die durch Gesetz geänderten Teile der Straßenverkehrs-Ordnung. Artikel 5 regelt die Evaluation. Artikel 6 bestimmt das Inkrafttreten.

III. Gesetzgebungskompetenz

Die Gesetzgebungskompetenz des Bundes folgt aus Artikel 74 Absatz 1 Nummer 22 des Grundgesetzes für den Straßenverkehr. Das Straßenverkehrsgesetz und die Straßenverkehrs-Ordnung regeln bundesrechtlich das Verhalten im öffentlichen Straßenverkehr und die Voraussetzungen verkehrsrechtlicher Anordnungen.

Der Entwurf betrifft die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs auf öffentlichen Straßen, insbesondere auf Bundesautobahnen und autobahnähnlichen Straßen. Er regelt keine Straßenbaulast, keine Landesstraßenplanung, keine kommunale Verkehrsplanung und keine baurechtlichen Vorgaben.

Die nach Landesrecht zuständigen Straßenverkehrsbehörden bleiben für Anordnung und Vollzug verkehrsrechtlicher Beschränkungen im Rahmen des geltenden Rechts zuständig. Das Gesetz ordnet keine flächendeckende Pflicht zur Neueinrichtung von LKW-Überholverböten an und begründet keine neuen allgemeinen Pflichtaufgaben für Länder, Gemeinden oder Gemeindeverbände.

Die Änderung der Straßenverkehrs-Ordnung durch Gesetz ist zulässig. Artikel 4 stellt sicher, dass die geänderten Teile der Straßenverkehrs-Ordnung künftig wieder durch Rechtsverordnung auf Grund der einschlägigen Ermächtigung geändert werden können.

IV. Vereinbarkeit mit dem Recht der Europäischen Union

Der Gesetzentwurf ist mit dem Recht der Europäischen Union vereinbar. Er regelt allgemeine und unterschiedslos geltende Anforderungen an das Verhalten im Straßenverkehr und an die Anordnung von Überholbeschränkungen. Die Regelungen gelten unabhängig von Herkunft, Sitz oder Nationalität der betroffenen Verkehrsunternehmen.

Eine unverhältnismäßige Beschränkung des Güterverkehrs wird nicht geschaffen. Der Entwurf sieht kein allgemeines dauerhaftes Überholverbot für schwere Nutzfahrzeuge vor, sondern ermöglicht zielgenaue und verkehrsbezogene Regelungen zur Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs.

V. Kosten und Erfüllungsaufwand

Für den Bund entstehen begrenzte Kosten durch Evaluation, fachliche Auswertung und mögliche Anpassung von Hinweisen zur Anwendung. Soweit Verkehrsbeeinflussungsanlagen des Bundes oder

die Autobahn GmbH des Bundes betroffen sind, können Umstellungs- und Abstimmungsaufwände entstehen.

Für Länder und Straßenverkehrsbehörden kann zusätzlicher Prüf- und Anpassungsaufwand entstehen, soweit bestehende Anordnungen überprüft, Verkehrszeichenpläne angepasst oder dynamische Steuerungen genutzt werden. Der Entwurf begründet jedoch keine Pflicht zur flächendeckenden Anordnung neuer Überholverbote.

Für Unternehmen des Güterverkehrs können in Einzelfällen geringfügige zeitliche Auswirkungen entstehen. Diesen können geringere Störanfälligkeit, stabilerer Verkehrsfluss, weniger Bremswellen und bessere Planbarkeit gegenüberstehen.

Für Bürgerinnen und Bürger entsteht kein zusätzlicher verpflichtender Erfüllungsaufwand.

VI. Weitere Gesetzesfolgen

Der Entwurf kann zu einem gleichmäßigeren Verkehrsfluss auf hochbelasteten Autobahnabschnitten beitragen. Er kann Bremswellen und vermeidbare Stausituationen reduzieren und die Akzeptanz verkehrsrechtlicher Regeln erhöhen.

Gleichstellungspolitische Auswirkungen sind nicht ersichtlich. Umweltwirkungen können mittelbar entstehen, wenn gleichmäßigerer Verkehrsfluss stop-and-go-ähnliche Situationen verringert. Diese Wirkungen sind im Rahmen der Evaluation zu prüfen.

VII. Befristung und Evaluierung

Eine Befristung ist nicht vorgesehen. Die Regelungen betreffen dauerhaft wiederkehrende Verkehrslagen.

Die Bundesregierung berichtet dem Deutschen Bundestag drei Jahre nach Anwendung der neuen Regelungen über deren Wirkung. Dadurch kann überprüft werden, ob die Regelungen Verkehrsfluss und Verkehrssicherheit verbessern und ob weiterer Anpassungsbedarf besteht.

B. Besonderer Teil**Zu Artikel 1**

Artikel 1 fügt dem Straßenverkehrsgesetz einen neuen § 6h hinzu.

Absatz 1 enthält eine besondere Verordnungsermächtigung zur Begrenzung langandauernder Überholvorgänge schwerer Nutzfahrzeuge. Die Vorschrift knüpft an Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs an und betrifft insbesondere Bundesautobahnen und autobahnähnliche Straßen.

Absatz 2 benennt mögliche Regelungsinhalte. Dazu gehören streckenbezogene, zeitbezogene und verkehrsabhängige Überholbeschränkungen, Anforderungen an Geschwindigkeitsunterschiede, Wechselverkehrszeichen, Ausnahmen und Kriterien für hochbelastete Strecken.

Absatz 3 stellt sicher, dass Regelungen verhältnismäßig bleiben. Der Güterverkehr darf nicht pauschal unverhältnismäßig belastet werden. Ein allgemeines dauerhaftes Überholverbot für alle schweren Nutzfahrzeuge auf allen Bundesautobahnen wird nicht eingeführt.

Absatz 4 wahrt die Zuständigkeit der Straßenverkehrsbehörden. Hinweise des Bundes dienen der einheitlichen Anwendung, ersetzen aber nicht die örtliche Zuständigkeit und fachliche Bewertung.

Absatz 5 enthält eine Berichtspflicht.

Zu Artikel 2**Zu Nummer 1**

Nummer 1 ergänzt § 5 StVO um besondere Anforderungen an Überholvorgänge schwerer Nutzfahrzeuge.

Absatz 3b konkretisiert für schwere Nutzfahrzeuge auf Autobahnen und autobahnähnlichen Straßen den bereits geltenden Grundsatz, dass nur mit wesentlich höherer Geschwindigkeit überholt werden darf. Maßgeblich ist nicht allein der technische Beginn eines Überholvorgangs, sondern seine verkehrsverträgliche Durchführung. Der Überholvorgang soll nur begonnen werden, wenn er zügig abgeschlossen werden kann und den nachfolgenden Verkehr nicht vermeidbar erheblich behindert.

Absatz 3c benennt typische Fälle, in denen ein Überholvorgang zu unterlassen ist. Dazu gehören offensichtlich geringe Geschwindigkeitsunterschiede, dichter Verkehr, Steigungsstrecken, Baustellen, Witterung und Sichtverhältnisse. Die Vorschrift berücksichtigt zugleich, dass ein bereits begonnener Überholvorgang nicht in jeder Lage sofort gefahrlos abgebrochen werden kann.

Die Ergänzung in Absatz 4 stellt klar, dass beim Überholen durch schwere Nutzfahrzeuge besondere Sorgfaltspflichten gelten.

Zu Nummer 2

Nummer 2 ergänzt die Erläuterung zu Zeichen 277 in Anlage 2 der Straßenverkehrs-Ordnung. Dadurch wird klargestellt, dass LKW-Überholverbote auch streckenbezogen, zeitbezogen oder verkehrsabhängig angeordnet werden können.

Die Regelung richtet sich insbesondere an Strecken mit hohem Verkehrsaufkommen, hohem Schwerverkehrsanteil, Steigungen, Baustellen, Unfallhäufungen oder wiederkehrenden Verkehrsbehinderungen. Sie ermöglicht zielgenaue Beschränkungen statt pauschaler Dauerverbote.

Zu Artikel 3

Artikel 3 enthält Übergangs- und Anwendungsvorschriften. Die neuen Verhaltenspflichten sollen erst nach drei Monaten anzuwenden sein. Dadurch erhalten Fahrerinnen und Fahrer, Unternehmen, Verbände und Kontrollbehörden Zeit zur Information und Vorbereitung.

Das Bundesministerium für Digitales und Verkehr wird verpflichtet, Hinweise zur einheitlichen und verhältnismäßigen Anwendung zu erstellen. Bestehende Verkehrsregelungen bleiben unberührt.

Zu Artikel 4

Artikel 4 enthält eine Entsteinerungsklausel. Da die Straßenverkehrs-Ordnung durch dieses Gesetz geändert wird, stellt die Vorschrift klar, dass die geänderten Verordnungsteile künftig wieder durch Rechtsverordnung geändert werden können.

Zu Artikel 5

Artikel 5 regelt die Evaluation. Der Bericht soll zeigen, ob die neuen Regelungen praktisch wirken und ob weiterer Anpassungsbedarf besteht.

Zu Artikel 6

Artikel 6 regelt das Inkrafttreten am Tag nach der Verkündung.