

Redner zu nachfolgendem Tagesordnungspunkt

Fünfter Vizepräsident Markus Rinderspacher

Abg. Josef Seidl

Abg. Martin Wagle

Abg. Dr. Markus Büchler

Abg. Manfred Eibl

Abg. Inge Aures

Abg. Sebastian Körber

Fünfter Vizepräsident Markus Rinderspacher: Ich rufe nun den **Tagesordnungspunkt 15** auf:

Antrag der Abgeordneten Josef Seidl, Franz Bergmüller, Katrin Ebner-Steiner u. a. und Fraktion (AfD)

Generelles Überholverbot für Lkw über 7,5 Tonnen auf zweispurigen Bundesautobahnen (Drs. 18/3097)

Ich bitte Sie alle, Ihre Plätze wieder einzunehmen; denn erst dann, wenn sich die Geräuschkulisse wieder einigermaßen beruhigt hat, werde ich die Aussprache eröffnen.

(Unruhe)

Liebe Kolleginnen und Kollegen, bitte verlassen Sie den Plenarsaal, wenn Sie persönlichen Aussprachebedarf haben, oder nehmen Sie Ihre Plätze wieder ein. – Vielen herzlichen Dank.

Ich eröffne die Aussprache. Erster Redner ist Herr Abgeordneter Seidl für die AfD-Fraktion.

(Beifall bei der AfD)

Josef Seidl (AfD): Verehrtes Präsidium, verehrte Kolleginnen und Kollegen! Die Überholvorgänge durch Lkw mit über 7,5 Tonnen auf zweispurigen Autobahnen, oftmals verharmlost als Elefantenrennen, sind für Pkw-Fahrer nicht nur äußerst nervenaufreibend, sondern oft auch höchst gefährlich. Das abrupte Ausscheren eines Lkw, um ein anderes Fahrzeug zu überholen, führt oft zu Unfällen. Laut dem Bayerischen Staatsministerium des Innern ereigneten sich 2018 in Bayern 18.206 Verkehrsunfälle mit Beteiligung von Lkw. Dabei wurden 5.380 Menschen verletzt und 134 Menschen getötet. Von den 18.206 Verkehrsunfällen im Schwerverkehr wurden 13.398 Unfälle von Lkw-Fahrern verursacht; das sind 73,6 %. Diese Zahl muss dringend reduziert und die Sicherheit auf den Straßen verbessert werden.

(Zuruf des Abgeordneten Thomas Kreuzer (CSU))

– Ich sage es Ihnen gleich, Herr Kreuzer. Es geht nicht nur um das Stauende; dazu kommen wir gleich. – Der ADAC schreibt zu diesem Thema:

Nur 1 % der Lkw-Überholvorgänge werden regelkonform durchgeführt. In 99 % der Fälle reicht entweder die Differenzgeschwindigkeit nicht aus, oder die zulässige Höchstgeschwindigkeit wird überschritten.

Das ist ein großes Problem. Wenn der Lkw einfach herauszieht, kann ein Pkw oft nicht mehr bremsen. Da brauche ich gar nicht zu rasen; denn wenn der Lkw unmittelbar vor mir mit 80 km/h herauszieht, ich aber mit 130 km/h komme, habe ich ganz schlechte Papiere.

(Beifall bei der AfD)

Ich musste leider Gottes einmal einen solchen Unfall miterleben. Es war ein 7er BMW – das kann man ruhig sagen, weil man es sonst nicht glaubt. Wenn man damit unter einen Sattelschlepper fährt, wissen Sie, was dann los ist? – Die Rahmentraverse ist bei Ihrem Auto zwar vorne noch in Ordnung, und wahrscheinlich ist bloß der Scheinwerfer kaputt, aber bei Ihrem Auto gibt es von der A-Säule bis zur B-Säule keine Fahrerkabine mehr. So sieht das aus. Das Dach ist praktisch halb weg. So etwas muss verhindert werden; das ist eine wichtige Sache. Es handelt sich nicht um Einzelfälle, sondern das ist oftmals so.

Wenn wir für die Lkw ein generelles Überholverbot auf zweispurigen Autobahnen aussprechen würden, dann hätte ich noch das Problem, dass ich, wenn mich der Lkw übersehen hat, keine Ausweichmöglichkeit wie auf einer dritten Spur habe. Ich bin dann entweder im Graben, und es gibt dahinter riesige Unfälle, oder wir haben einen Stau. Es heißt dann, dass der Lkw-Fahrer auf einmal Zeit hat. Zuerst presst es ihm, und dann überholen, überholen, überholen wir. Ich möchte überhaupt einmal wissen, wie es bei einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 80 km/h funktioniert, wenn

dann einer um zwei, drei, fünf oder sechs oder sieben km/h schneller fährt. Mich würde wirklich interessieren, wie so etwas funktioniert. Wie kann man da überhaupt überholen?

Der ADAC schreibt es wunderbar: "99 % nicht regelkonform". Ich bitte Sie, das muss reichen, und diese Verkehrstoten müssen auch reichen. Hier gehört ein Lkw-Überholverbot her, oder es gehört wenigstens für ein halbes Jahr oder ein Jahr ausprobiert, ob die Unfallstatistik besser wird und ob die Zahlen zurückgehen. Wenn sie zurückgehen, sollten wir das einführen. Wenn sie nicht zurückgehen, können wir das wieder rückgängig machen. Das beste Beispiel ist die Brenner-Autobahn in Italien. Dort funktioniert das wunderbar. Ob die Einfahrt, und, und und – das ist kein Problem.

Probieren wir das doch bitte aus. Bayern könnte das machen. Dazu brauchen wir auch keine EU, weil das nur auf zweispurigen Autobahnen erfolgen soll. – Ich bedanke mich für Ihre Aufmerksamkeit.

(Beifall bei der AfD)

Fünfter Vizepräsident Markus Rinderspacher: Der nächste Redner ist Herr Kollege Martin Wagle für die CSU-Fraktion.

Martin Wagle (CSU): Herr Präsident, liebe Kolleginnen und Kollegen! Kollege Seidl, ich gebe Ihnen recht: Jeder Unfall auf bayerischen Autobahnen ist ein Unfall zu viel. – Die Frage nach einem Überholverbot für Lastwagen auf zweispurigen Autobahnen werden viele Autofahrer, die einmal hinter einem Lastwagen hergefahren sind, sofort mit einem klaren Ja beantworten. Eine gute Politik bedeutet aber auch, bei alltäglichen Problemen erst einmal nachzudenken und dann zu entscheiden.

Die CSU-Fraktion wird den Antrag der AfD ablehnen; und dies aus nachvollziehbaren sachlichen Gründen, die ich Ihnen im Ausschuss schon erläutert habe. Es geschieht aber ganz sicher auch aus der Tatsache heraus, dass wir nicht auf jede Verkehrsrege-

lung, die sich bewährt hat, eine neue Verordnung und ein neues Verbot draufpacken müssen und wollen.

Liebe Kolleginnen und Kollegen, der Freistaat Bayern hat in der Vergangenheit die Einführung eines generellen Überholverbotes für Lkw auf Autobahnen für nicht erforderlich gehalten. Zum einen sind die sogenannten Elefantenrennen, die angeführt wurden, zwischen Lastwagen mit geringen Geschwindigkeitsunterschieden auf Autobahnen bereits verboten. Dazu gibt es genaue Regeln, die im Übrigen geahndet werden. Zum anderen könnte sich ein generelles Überholverbot auch ganz schnell als kontraproduktiv erweisen; denn dann wird die Geschwindigkeit aller Lkw auf die Geschwindigkeit des langsamsten Kraftfahrzeuges auf dem rechten Fahrstreifen gedrückt.

Autobahnen dürfen aber – das sehen der Gesetzgeber und die Straßenverkehrsordnung vor – bereits von Kraftfahrzeugen benutzt werden, die mindestens 60 km/h fahren. Das würde also bedeuten, wenn ein Fahrzeug mit 60 km/h auf der rechten Spur fährt, kann kein Lastwagen mehr schneller fahren als 60 km/h. Wir haben die Probleme dann eben auf der rechten Spur, wobei Faktoren wie die Steigungsstrecken, der Beladungszustand oder die Motorisierung noch gar nicht berücksichtigt sind.

Thema ist aber auch die Verkehrssicherheit. Das gefahrlose Einfahren auf und Ausfahren aus Autobahnen wäre bei dem dichten Lkw-Verkehr, der dann entsteht, wenn alle Lastwagen auf der rechten Spur unterwegs sind, wie auf einer Perlenkette aufgereiht, oft nicht mehr möglich. Es kann nicht ernsthaft unser Ziel sein, den Verkehr unsicherer zu machen.

Sehr geehrte Kolleginnen und Kollegen, bei uns in Bayern wird schon viel getan. Soweit streckenbezogene Lösungen durch Verkehrszeichen in Form von Überholverböten für Lkws notwendig sind, werden sie in Bayern bereits angeordnet. Auf rund 870 km Bundesautobahnen in Bayern haben wir derzeit feste Blechschilder, die Überholverböte für Lkw anordnen, aufgestellt. Auf weiteren 600 km können Überholverböte

mit Wechselverkehrszeichengebern der modernen Verkehrsbeeinflussungsanlagen geschaltet werden. Genau diese Konzepte tragen in ihrem Zusammenspiel allen Verkehrsteilnehmern Rechnung.

Meine Damen und Herren, ein pauschales Überholverbot für Lastwagen auf zweistreifigen Autobahnen ist nicht die richtige Lösung; das steht fest. Im Übrigen müssen wir die Tatsache im Blick haben, dass der Lastwagenverkehr in Zukunft weiter zunehmen wird. Weil dem so ist, brauchen wir intelligente Konzepte. Das haben auch die Hersteller der Fahrzeuge erkannt. Die großen Hersteller arbeiten intensiv an der Idee des vernetzten Lastkraftwagens. Die Trucks der Zukunft sollen miteinander kommunizieren können. Sie sollen spritsparend im Windschatten voreinander herfahren und automatisch bremsen können. Dies ist nur ein Ausschnitt dessen, was die Digitalisierung der Branche möglich macht. Das wird die Zukunft sein, die von der Wirtschaft ausgeht. Überregulierung und Verbote sind nicht zielführend, schon gar nicht eines, das für alle Autofahrer Regelungen vorsieht, die den Verkehr nicht sicherer machen. Deshalb lehnt die CSU-Fraktion diesen Antrag ab.

(Beifall bei der CSU)

Fünfter Vizepräsident Markus Rinderspacher: Danke, Herr Wagle. – Für BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN spricht Herr Dr. Markus Büchler.

Dr. Markus Büchler (GRÜNE): Sehr geehrter Herr Präsident, sehr geehrte Kolleginnen und Kollegen! Ich schließe mich für unsere Fraktion den Ausführungen des Vorredners ausdrücklich an. Alles, was gesagt werden muss, ist im Ausschuss schon gesagt worden – wie bei dem vorherigen Punkt und den nächsten gefühlt 20 Tagesordnungspunkten.

(Beifall bei den GRÜNEN, der CSU, den FREIEN WÄHLERN und der SPD)

Einen Gesichtspunkt will ich doch noch ergänzen: Wenn sich Lastwagen auf der Autobahn überholen, dann nervt das, keine Frage. Allerdings ist die Ursache nicht im ein-

zelenen Lastwagen zu suchen und die Lösung nicht darin zu finden, dass man dem Fahrer neue Vorschriften auferlegt. Das Problem besteht darin, dass zu viele Lastwagen auf unseren Straßen und Autobahnen unterwegs sind. Wir brauchen dringend Konzepte zur Verkehrsverlagerung. Wir haben das Ziel, dass weniger Güter transportiert werden müssen, dass sie nicht mehr so weit transportiert werden müssen und vor allem, dass mehr Güter auf der Schiene transportiert werden; dort gehören die Güter hin.

(Beifall bei den GRÜNEN und der SPD)

Fünfter Vizepräsident Markus Rinderspacher: Danke, Herr Dr. Büchler. – Herr Kollege Manfred Eibl spricht für die FREIEN WÄHLER.

Manfred Eibl (FREIE WÄHLER): (Beitrag nicht autorisiert) Herr Präsident, verehrte Kolleginnen und Kollegen! Ich schließe mich den Ausführungen sowohl von Herrn Wagle als auch von Büchler umfänglich an. Wir haben das Ganze im Ausschuss für Wohnen, Bau und Verkehr umfassend behandelt. Alle Sachverhalte wurden deutlich dargestellt. Jeder Verkehrsunfall ist einer zu viel, auch einer, der in Verbindung mit Lkws vonstattengeht. Auch wir lehnen den vorliegenden Antrag ab.

(Beifall bei den FREIEN WÄHLERN und Abgeordneten der CSU)

Fünfter Vizepräsident Markus Rinderspacher: Für die SPD-Fraktion hat Frau Kollegin Inge Aures das Wort.

Inge Aures (SPD): Herr Präsident, liebe Kolleginnen, liebe Kollegen! Auch ich schließe mich den Ausführungen des Herrn Wagle an. Wir haben im Ausschuss ausführlich darüber diskutiert; dazu gibt es nichts Neues zu sagen. Grundsätzlich muss unsere Haltung sein, dass wir Lkws überhaupt von den Autobahnen verbannen und Güter auf der Schiene transportieren. Das ist aber eine andere Baustelle. In diesem Sinne stimmen wir so ab wie im Ausschuss.

(Beifall bei der SPD und den GRÜNEN sowie bei Abgeordneten der CSU und der FREIEN WÄHLER)

Fünfter Vizepräsident Markus Rinderspacher: Danke, Frau Aures. – Das Wort hat der Ausschussvorsitzende. Für die FDP spricht Sebastian Körber.

Sebastian Körber (FDP): (Beitrag nicht autorisiert) Herr Präsident, meine sehr verehrten Damen und Herren! Ich als Ausschussvorsitzender kann bestätigen: Herr Kollege Wagle hat alle Argumente hervorragend vorgetragen. Dieser Antrag ist abzulehnen.

(Beifall bei der FDP, den FREIEN WÄHLERN und der SPD sowie bei Abgeordneten der CSU)

Fünfter Vizepräsident Markus Rinderspacher: Danke, Herr Körber. – Weitere Wortmeldungen liegen mir nicht vor. Die Aussprache ist geschlossen. Wir kommen zur Abstimmung. Der federführende Ausschuss für Wohnen, Bau und Verkehr empfiehlt die Ablehnung des Antrags auf Drucksache 18/3097. Wer entgegen dem Ausschussvotum dem Antrag der AfD-Fraktion zustimmen möchte, den bitte ich um das Handzeichen. – Das sind die AfD-Fraktion sowie der fraktionslose Abgeordnete Swoboda. Gegenstimmen? – CSU, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN, FREIE WÄHLER, SPD und FDP. Stimmenthaltungen? – Keine. Damit ist der Antrag abgelehnt.

Ich gebe jetzt das Ergebnis der namentlichen Abstimmung über den Antrag der Abgeordneten Seidl, Bergmüller, Henkel und anderer und Fraktion (AfD) betreffend "Verpflichtung zum Einbau von Abbiegeassistenten für Lkw und Busse", Drucksache 18/3096, bekannt: Mit Ja haben 16 Abgeordnete gestimmt. Mit Nein haben 155 Abgeordnete gestimmt. Stimmenthaltungen: 3. Damit ist der Antrag abgelehnt.

(Abstimmungsliste siehe Anlage 2)