



Entwurf der XX. Verordnung zur Änderung straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften

Ihr Zeichen: StV 12/7332.5/6-2 | Ihre Nachricht vom: 26. September 2019

Sehr geehrter Herr , sehr geehrte Damen und Herren,

vielen Dank für die Möglichkeit zu dem o. g. Entwurf Stellung nehmen zu können.
Hierzu haben wir folgende Anmerkungen:

I. Hauptanliegen

Unser Hauptanliegen betrifft die geplante „Ermöglichung der Freigabe des Bussonderfahrstreifens für Personenkraftwagen oder Krafträder mit Beiwagen, die mit mindestens drei Personen besetzt sind“.

Wir halten das Anliegen für nicht zielführend und kontraproduktiv zum in der Begründung auf Seite 2 des Referentenentwurfs, beschriebenen Ziel eine „Reduzierung des motorisierten Individualverkehrs“ zu ermöglichen.

Im Sinne der Verkehrswende ist es notwendig, die Raumverteilung in den Städten vom Individualverkehr hin zum Umweltverbund, und damit ganz wesentlich zum ÖPNV, zu verändern. Die „Ermöglichung der Freigabe eines Bussonderfahrstreifens“ für den Individualverkehr geht genau den umgekehrten Weg – sie dehnt die Nutzungsmöglichkeit des Individualverkehrs auf die für den ÖPNV vorgesehenen Flächen aus, behindert so den ÖPNV und schafft für den privaten Autoverkehr neue Freiräume auf den anderen Fahrstreifen. Entsprechend sollte die geplante Regelung des Art. 1 Nr. 19 c) gestrichen werden.

Hierbei stellt es aus unserer Perspektive auch kein Argument dar, dass die Bussonderfahrstreifen nicht pauschal freigegeben werden, sondern nur die Möglichkeit zu deren Freigabe geschaffen werden soll. Denn Busspuren haben den Sinn, den Linienverkehr verlässlicher zu machen und möglichst zu beschleunigen. Dies würde durch jedwede Freigabe eingeschränkt.

Es kann auch nicht argumentiert werden, dass die Freigabe nur erfolgen solle, wenn auf dem Bussonderfahrstreifen wenig Busverkehr stattfindet. Denn bereits nach der Verwaltungsvorschrift zur StVO sollen Bussonderfahrstreifen nur dann eingerichtet

Wir lieben
EUROPA



We love Europe
Nous aimons l'Europe
Noi amiamo l'Europa
Kochamy Europę

www.vdv.de/wirliebeneuropa

Verband Deutscher
Verkehrsunternehmen e. V.

Hauptgeschäftsstelle
Kamekestraße 37-39
50672 Köln
T 0221 57979-0
F 0221 57979-8000

info@vdv.de
www.vdv.de

Sitz des Vereins ist Köln
AG Köln VR 4097

USt.-IdNr. DE 814379852

Commerzbank Köln
IBAN DE13 3704 0044 0130 0227 00
SWIFT-BIC COBADEFF

Sparkasse KölnBonn
IBAN DE12 3705 0198 0099 0029 58
SWIFT-BIC COLSDE33

Vorstand
Präsident und Vizepräsidenten
Ingo Wortmann (Präsident)
Joachim Berends
Hubert Jung
Werner Overkamp
Prof. Knut Ringat
Veit Salzmann

Hauptgeschäftsführer
Oliver Wolff

Haltestellen
Stadtbahn bis Friesenplatz,
Regionalzüge bis
Bahnhof Köln West



werden, wenn dort in der Hauptverkehrszeit mindestens 20 Linienbusse verkehren. Mithin finden sich keine Bussonderfahrstreifen, bei denen nur selten ein Bus fährt.

Hinzu kommen praktische Erwägungen: Busspuren haben oft Sondersignale und Sendeeinrichtungen zur Kommunikation mit dem Ampelrechner. Diese technischen Einrichtungen können nur betrieben werden, wenn ausschließlich Busse oder Fahrzeuge, die ebenfalls diese Kommunikationseinrichtungen besitzen oder die BOStrab-Signale zu beachten haben, auf dem Bussonderfahrstreifen zugelassen sind.

Ferner lässt sich die Einhaltung der Regelung praktisch kaum kontrollieren. Sollten Kontrollen erfolgen, würde ein Anhalten der Fahrzeuge wiederum zur Behinderung des Busverkehrs führen.

Schließlich gilt in Anlehnung an die „Broken-windows“-Theorie zu bedenken: Jede Freigabe eines Bussonderfahrstreifen führt zu einem Absinken der Hemmschwelle, diesen mit dem Individualverkehr zu befahren. Daher geht es bei dieser Frage neben der im Einzelfall bereits verfehlten Freigabe auch um das grundsätzliche Freihalten der Bussonderfahrstreifen vom Individualverkehr.

II. Weitere Anliegen

Neben unserem Petitum, keinesfalls die Freigabe von Bussonderfahrstreifen zu ermöglichen, haben wir hinsichtlich der geplanten Änderungen der StVO noch weitere, nachfolgende Anmerkungen:

Art. 1 Nr. 2 – Ergänzung des § 5 Abs. 4 Satz 2

Die Notwendigkeit eines ausreichenden Seitenabstandes stellt bereits jetzt geltendes Recht dar. Diese durch die Rechtsprechung nochmals konkretisierte Pflicht auch in die StVO zu übernehmen, ist an sich zu begrüßen, da hierdurch der Rechtsanwender unmittelbar angesprochen wird. Gleichwohl geben wir zu bedenken, ob die gefundene Lösung nicht modifiziert werden sollte. Denn der unter Sicherheitsaspekten notwendige Seitenabstand hängt ganz wesentlich von der Differenzgeschwindigkeit ab. Dieses Kriterium wird in der vorgeschlagenen Regelung aber nur extrem pauschaliert dergestalt übernommen, dass zwischen innerorts und außerorts unterschieden wird.

Entsprechend schlagen wir vor, die Abstandsregelung als Regel zu formulieren, die je nach Einzelfall entsprechend Über- oder Unterschritten werden kann. Hierfür könnten nach dem Wort „Seitenabstand“ und vor dem Wort „innerorts“ die Worte „in der Regel“ eingefügt werden.

Art. 1 Nr. 3 – Ergänzung des § 9 um einen Abs. 6

Wir möchten zur Kenntnis bringen, dass tödliche Verkehrsunfälle mit Beteiligung von Linienbussen des ÖPNV außerordentlich selten sind. Dies liegt u. a. an der im Vergleich zu Lkw niedrigen Sitzposition des Busfahrers, der besseren Rundumsicht, der gläsernen Fahrertür, überobligatorischen Streckenkenntnissen, einem besseren Unterfahrschutz durch die niederflurigen Wagenkästen sowie dem regelmäßigen Austausch der örtlichen Verkehrsunternehmen mit dem Baulastträger über Verkehrssicherheitsfragen.

Liegen die Unfallzahlen mit Linienbussen des ÖPNV bereits weit unter denen mit Lkw, kommt noch ein weiterer zu bedenkender Aspekt hinzu, der das Abgrenzungskriterium „der zulässigen Gesamtmasse über 3,5 t“ für die

Schrittgeschwindigkeit beim Abbiegen im geplanten § 9 Abs. 6 fraglich erscheinen lässt: Die mit Abstand meisten Rechtsabbiegeunfälle ereignen sich mit Pkw.

Hierzu schreibt der Leiter der Abteilung Unfallforschung des Gesamtverbandes der Deutschen Versicherungswirtschaft, Herr Siegfried Brockmann, in der schriftlichen Stellungnahme zur Anhörung im Deutschen Bundestag, Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur (Ausschussdrucksache 19(15)268-G, Stellungnahme zur 50. Sitzung - Öffentliche Anhörung am 25.09.2019):

„Einmal abgesehen davon, dass im realen Unfallgeschehen die Geschwindigkeit in den meisten Fällen beim Rechtsabbiegen gar nicht höher oder viel höher lag, ist das Hauptproblem nach wie vor der abbiegende Pkw.“

Im Ergebnis würde durch diese Regelung mithin die spezifische Gefahrensituation nicht beseitigt.

Art. 3 II. nach Nr. 25 – Änderung der Nr. 96 und 96.1

Für den Buslinienverkehr ist die Vorschrift des § 20 Abs. 5 StVO (Ermöglichen des Abfahrens von einer gekennzeichneten Haltestelle) eine wichtige Norm. Gemäß der Anlage zu § 1 Abs. 1 Bußgeldkatalog-Verordnung – dort lfd. Nr. 96 und 96.1 – liegt der Regelsatz für einen Verstoß hiergegen derzeit lediglich bei 5,00 €. Selbst bei einer Gefährdung sind nach dem Regelsatz nur 20,00 € zu zahlen.

Wir halten diese Beträge für völlig unangemessen niedrig. Entsprechend wird diese Vorschrift sehr häufig missachtet. Aus diesen Gründen ist es notwendig, im Zuge der nunmehr geplanten Anpassung der Bußgeldkatalog-Verordnung auch den Regelsatz für einen Verstoß gegen die Vorschrift des § 20 Abs. 5 StVO deutlich, auf einen angemessenen Betrag, anzuheben.

III. Weitere notwendige Folgeänderungen

Bei Umsetzung der vorliegenden StVO-Novelle ergeben sich notwendige Folgeänderungen, die wir Sie bitten aufzugreifen.

1. Die Regelung in der Verwaltungsvorschrift zum Zeichen 245, dort unter II 4. (Rn. 6), wonach in den Fällen, dass *„der Radverkehr nicht auf einem gesonderten Radweg oder Radfahrstreifen geführt werden [kann], er im Benehmen mit den Verkehrsunternehmen auf dem Sonderfahrstreifen zugelassen werden“* soll und in den Fällen, in denen dies nicht möglich ist, von der Anordnung des Zeichens abzusehen sei, ist durch die Festlegung des Überholabstandes in der StVO hinfällig. Denn Hintergrund dieser Verwaltungsvorschrift war die Besorgnis, dass Radfahrende, die *„zwischen Linienbus- und dem Individualverkehr“* fahren müssen, dort *„in die Enge genommen werden“*. Mit der Festlegung des Mindestabstandes ist nunmehr jedoch klargestellt, dass dem Radfahrenden genügend Raum gelassen werden muss.
2. Mit der Aufnahme eines Mindestüberholabstandes von 1,5 m gegenüber Fahrradfahrenden ist auch klargestellt, welche Mindestbreite gegeben sein muss, um Radfahrende zu überholen. Diese beträgt unter Beachtung des Seitenabstandes des Radfahrenden nach rechts (nach der Rechtsprechung bei parkenden Autos jedenfalls einen Meter), der Breite des Rades und des Radfahrenden über alles (mindestens 60 cm), dem Mindestabstand vom Radfahrenden (1,50 m) beim Überholen durch einen Linienbus (2,55 m), Spiegelbreiten (0,25 m) und der Breitstrichmarkierung (0,25 m) etwa sechs Meter. Da Bussonderfahrstreifen jedoch immer eine geringere Breite aufweisen

und Bussonderfahrstreifen von den übrigen Fahrspuren mit Zeichen 295 abgetrennt sind, besteht in den Fällen der Zulassung von Fahrradfahrenden auf Bussonderfahrstreifen für den Busfahrer keine Möglichkeit den Bussonderfahrstreifen kurzfristig zu verlassen, um selbst langsam fahrende Radfahrende zu überholen.

Dieses unsinnige Ergebnis sollte dadurch behoben werden, dass die „Ge- oder Verbote / Erläuterungen“ zu Zeichen 295 ergänzt werden. Hier würde sich eine Einfügung von lit. e in Nr. 1 mit folgendem Wortlaut anbieten: *„Linienbussen auf Bussonderfahrstreifen ist das Überfahren der durchgehenden Linie zum Überholen von Verkehrshindernissen oder einspurigen Fahrzeugen gestattet.“*

Hilfsweise könnte die Richtlinien für die Markierung von Straßen (RMS) dergestalt geändert werden, dass künftig Bussonderfahrstreifen nicht durch Breitstrich (Zeichen 295), sondern mit einer einseitigen Fahrstreifenbegrenzung (Zeichen 296, Möglichkeit des Überfahrens von Seiten der Busspur) markiert werden.

Wir bitten Sie, die vorgetragenen Bedenken im weiteren Verfahren zu berücksichtigen.

Mit freundlichen Grüßen

