

Novelle zur Änderung der Straßenverkehrs-Ordnung (StVO)

In der Funktion als Leiter des Arbeitsausschusses 2.4 (Anlagen des öffentlichen Verkehrs) der FGSV begrüße ich die Möglichkeit zu dem vorliegenden Entwurf Stellung nehmen zu können. Im Einzelnen haben wir folgende Hinweise/ Anregungen:

Art. 1 Nr. 3 - Ergänzung des § 9 um einen Absatz 6

Allgemein möchten wir darauf hinweisen, dass tödliche Verkehrsunfälle mit Beteiligung von Linienbussen des ÖPNV außerordentlich seltene Ereignisse sind. Gründe hierfür finden sich u.a. an der im Vergleich zu Lkw niedrigen Sitzposition des Fahrpersonals, der besseren Sicht (gläserne Fahrer-/ Einstiegstür) oder aber auch dem besseren Unterfahrschutz durch die geringe Bodenfreiheit (Niederflurfahrzeuge).

Neben den geringen Unfallzahlen erscheint uns die Abgrenzung an Hand der Gesamtmasse fraglich. Dies vor dem Hintergrund, dass sich mit Abstand die meisten Rechtabbiegeunfälle mit Pkw ereignen. Im Ergebnis wird durch die angedachte Regelung nicht die spezifische Gefahrensituation beseitigt.

Unabhängig von der Frage des Regelungsumfangs (über 3,5 t oder alle Kfz), wird das Abbiegen nicht näher spezifiziert und trifft somit ganz allgemein auf alle Abbiegevorgänge zu. Unabhängig davon, ob der Abbiegevorgang überhaupt Konfliktflächen mit dem Fußgänger- bzw. der Radverkehr aufweist (keine Fußgänger-/ Radverkehr bzw. nicht zeitgleich freigegeben).



Am Verteilerkreis Einmündung Bonner Straße Köln; Quelle: Googlemaps

Hinweisen möchten wir gleichzeitig auf folgende Aspekte:

In den Richtlinien für Lichtsignalanlagen (RiLSA) sind für Abbiegevorgänge heute höhere Geschwindigkeiten hinterlegt. Je nach Radius fällt diese Differenz unterschiedlich hoch aus. Die Berechnung der Zwischenzeiten/ Räumzeiten wird höhere Werte ergeben, was sich insgesamt negativ auf die Leistungsfähigkeit signalisierter Knotenpunkte auswirken wird. Der Begriff „Schrittgeschwindigkeit“

17. Oktober 2019

ist bislang nicht definiert. Hier sollte ein entsprechender Wert vorgegeben werden, da dieser für die Berechnung von Signalprogrammen erforderlich ist.

Art. 1 Nr. 14 c – Fahrradzone

Vergleichbar heutiger Tempo 30 Zonen, ist nicht auszuschließen, dass in künftigen Fahrradzonen auch Buslinien geführt werden. Mit Blick auf die Sicherheit der Fahrgäste werden Straßen mit Buslinienverkehren in Tempo 30 Zonen häufig bevorrechtigt (Zeichen 301). Hiermit kann das Abbremsen (in der Regel bis zum Stillstand) und wieder Anfahren der Linienbusse vermeiden werden. Dies hat neben den Sicherheitsaspekten (Hinfallen von stehenden/ aufstehenden Fahrgästen) auch Vorteile hinsichtlich des Fahrkomforts und somit der Attraktivität des Angebots. Wir schlagen daher vor auch in Fahrradzonen die grundsätzlich zu ermöglichen und den Text wie folgt zu ändern. Statt „An Kreuzungen und Einmündungen innerhalb der Zone muss grundsätzlich die Vorfahrtregel ...“ schlagen wir „An Kreuzungen und Einmündungen innerhalb der Zone sollte die Vorfahrtregel ...“ Vor.

Art. 1 Nr. 19 c – Ermöglichung der Freigabe des Bussonderfahrstreifens Einfügen der Wörter „mehrfachbesetzte Personenkraftwagen

Aus unserer Sicht ist diese Änderung/ Ergänzung nicht zielführend und sogar kontraproduktiv zum in der Begründung auf Seite 2 des Referentenentwurfs beschriebene Ziel einer „Reduzierung des motorisierten Individualverkehrs“. Mit Blick auf eine dringend erforderliche Verkehrswende ist es notwendig, die Verkehrsmittel des Umweltverbunds zu fördern, was auch bedeutet Verkehrsflächen vom MIV zum Umweltverbund zu verlagern. Die angedachte Änderung/ Ergänzung geht dabei genau in die entgegengesetzte Richtung. Sie öffnet für den ÖPNV vorgesehene Flächen für den motorisierten Individualverkehr und behindert damit den ÖPNV. Bussonderfahrstreifen haben den Sinn, den Linienverkehr verlässlicher zu machen und möglichst zu beschleunigen. Vergleiche hierzu auch VwV-StVO zu Zeichen 245 I Der Sonderfahrstreifen soll Interesse der Sicherheit oder Ordnung des Verkehrs Störungen des Linienverkehrs vermeiden und einen geordneten und zügigen Betriebsablauf ermöglichen.“ Dies würde durch jedwede Freigabe eingeschränkt. Von einer Öffnung für den Individualverkehr ist abzusehen.

17. Oktober 2019

Es kann auch nicht argumentiert werden, dass die Freigabe nur erfolgen sollte, wenn auf dem Bussonderfahrstreifen wenig Busverkehr stattfindet. Denn bereits nach der Verwaltungsvorschrift zur StVO sollen Bussonderfahrstreifen nur dann eingerichtet werden, „wenn mindestens 20 Omnibusse des Linienverkehrs pro Stunde der stärksten Verkehrsbelastung verkehren.“

Hinzu kommen praktische Aspekte. Bussonderfahrstreifen haben meist Sondersignale und Sende- bzw. Meldeeinrichtungen zur Kommunikation mit den Signalanlagen. Diese technischen Einrichtungen „erkennen“ private Fahrzeuge nicht, da sie nicht über die entsprechenden Einrichtungen verfügen. Auch müssten „Private“ die BOStrab-Signale beachten.

Zudem lässt sich die Einhaltung der Regelung kaum kontrollieren: Eingriffe in den fließenden Verkehr ist der Landes- bzw. Bundespolizei vorbehalten, deren Arbeitsbelastung eine Kontrolle schwerlich zu lassen wird. Sollten dennoch Kontrollen erfolgen, würde ein Anhalten der Fahrzeuge wiederum zur Behinderung des Busverkehrs führen.

Notwendige Folgeänderungen

Bei Umsetzung der vorliegenden StVO-Novelle ergeben sich aus unserer Sicht notwendige Folgeänderungen, die wir bitten mit aufzunehmen.

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 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 Individualverkehr“ fahren müssen, dort „in die Enge genommen werden“. Mit der Festlegung des Mindestabstandes ist nunmehr klargestellt, dass dem Radfahrenden genügend Raum gelassen werden muss.

2. Mit der Aufnahme des Mindestüberholabstandes von 1,5 m gegenüber Fahrradfahrenden ist auch klargestellt, welche Mindestbreite gegeben sein muss, um Radfahrende zu überholen. Diese beträgt unter Beachtung des Seitenabstands des Radfahrenden nach rechts (nach der Rechtsprechung bei parkenden Fahrzeugen 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 den 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 (sofern nicht zeitlich begrenzt) von den übrigen Fahrstreifen mit Zeichen 295 abgetrennt sind, besteht in den Fällen der Zulassung von Fahrradfahrenden auf Bussonderfahrstreifen für das Busfahrpersonal keine Möglichkeit den Bussonderfahrstreifen kurzfristig zu verlassen, um selbst langsam fahrende Radfahrende zu überholen.
3. Dieses unsinnige Ergebnis sollte dadurch behoben werden, dass die „Geder Verbote/ Erläuterungen“ zu Zeichen 295 ergänzt werden. Hier würde sich eine Einfügung von lit. e in Nr. 1 mit folgendem Wortlaut anbieten:
„Linienbusse auf Bussonderfahrstreifen ist das Überfahren der durchgehenden Linie zum Überholen von Verkehrshindernissen oder einspurigen Fahrzeugen gestattet.“
4. Hilfsweise könnte die Richtlinie 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 des Bussonderfahrstreifens) markiert werden.

Wir bitten die dargestellten Aspekte im weiteren Verfahren zu prüfen und zu berücksichtigen.