

**Stellungnahme RDA Internationaler Bustouristik Verband e.V.**

Köln, 18.10.2019

**zum Referentenentwurf  
für eine XX. Verordnung zur Änderung straßenverkehrsrechtlicher  
Vorschriften**

**StV 12/7332.5/6-2**

**Freigabe der Bussonderfahrstreifen für mehrfach besetzte PKW  
durch Ergänzung der laufenden Nummer 25, Zeichen 245 Spalte 3  
Nr 2**

Der Entwurf für eine XX. Verordnung zur Änderung straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften sieht in Artikel 1 unter anderem vor, dass Bussonderfahrstreifen durch Zusatzzeichen auch für Elektrokleinstfahrzeuge und Personenkraftwagen, die mit mindestens 3 Personen besetzt sind, freigegeben werden.

In der einleitenden Begründung dazu heißt es unter anderem, dass dies eine Maßnahme zur Reduzierung des Individualverkehrs sei.

Es ist jedoch nicht nachzuvollziehen, wieso durch die Mitbenutzung der Bussonderfahrstreifen durch PKW der Individualverkehr verringert werden kann. Vielmehr dürfte das Gegenteil eintreten: Die Freigabe wird voraussichtlich zu einer Zunahme des Individualverkehrs beitragen, wenn allen PKW-Fahrern erst bewusst wird, dass sie sogar den Bussonderstreifen benutzen dürfen und sich dadurch einen zeitlichen Vorteil gegenüber PKW verschaffen können, die im Stau auf dem normalen Fahrstreifen stehen.

Dass der Gesetzgeber vorschreibt, dass von der Mitbenutzung der Busspuren nur PKW Gebrauch machen dürfen, die mit mindestens 3 Personen besetzt sind, dürfte dabei keine Rolle spielen: Es ist lebensfremd, anzunehmen, dass sich die PKW-Fahrer an eine Vorgabe halten, die beliebig

erscheint, die sehr lange brauchen wird, um sich im Bewusstsein der PKW Fahrer überhaupt festzusetzen und die vor allem so gut wie nicht kontrollierbar ist. Letzteres wird sich schnell herumsprechen – mit der Konsequenz, dass sich niemand an diese Vorgabe halten wird.

Der reibungslose Verkehrsfluss des Linienverkehrs auf den Bussonderstreifen wird durch die beabsichtigte Regelung behindert statt gefördert werden.

Sinnvoller für den ÖPNV-Verkehrsfluss und vor allem die angestrebte Eindämmung des Individualverkehrs wäre dagegen die grundsätzliche und nicht erst durch Zusatzzeichen ermöglichte Freigabe der Bussonderfahrstreifen für den ökologischen Reisebus:

Der Reisebus ist in aller Regel voll besetzt, transportiert bis zu 70 Personen und ersetzt somit durchschnittlich 23 mit drei Personen besetzte PKW und 70 mit einer Person besetzte PKW.

Der Reisebus ist auch im Hinblick auf die mit dem Entwurf angestrebte umweltfreundliche Mobilität Spitzenreiter, da er seit Jahren von allen Verkehrsträgern den geringsten Umweltverbrauch und Ausstoß von Schadstoffen attestiert bekommt:

CO<sub>2</sub>-Ausstoß pro Passagier und km:

- Reise-/Fernbus: 32 g/Pkm
- Bahn Fernverkehr: 36 g/Pkm
- PKW: 139 g/Pkm
- Flugzeug: 201 g/Pkm

Umweltkosten:

- Reise-/Fernbus: 1,07 ct/Pkm
- Elektrozug Fernverkehr: 1,74 ct/Pkm
- Elektroauto: 4,09 ct/Pkm
- Dieselauto: 5,05 ct/Pkm
- Kurz- und Mittelstreckenflüge 8,33 ct/Pkm

Der Reisebus ist somit das klimafreundlichste Verkehrsmittel. Der Gesetzgeber sollte dies endlich zur Kenntnis nehmen und dem bei seinen gesetzgeberischen Maßnahmen in Sachen Klimaschutz und umweltfreundliche Mobilität angemessen Rechnung tragen.

Mit dem Reise- und Fernbus als Klimaschützer Nr. 1 auf der Straße erreicht der Gesetzgeber seine Klimaziele von morgen schon heute. Das sollte auch im Rahmen der in der StVO-Novelle vorgeschlagenen Maßnahmen Berücksichtigung finden.