

---

## VDV-Stellungnahme

### zum Entwurf eines Gesetzes zur Änderung des Straßenverkehrsgesetzes (StVG)

---

#### Grundsätzliches

Der Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV), Branchenverband für über 600 Unternehmen des Öffentlichen Personen- und Schienengüterverkehrs in Deutschland, begrüßt die Erweiterung des StVG um Verordnungsermächtigungen zur Verbesserung des Schutzes der Umwelt, insbesondere des Klimaschutzes, zum Schutz der Gesundheit und zur Unterstützung der städtebaulichen Entwicklung.

Gleichwohl sehen wir in einigen Punkten Änderungsbedarf und bitten um entsprechende Anpassung.

#### Einzelheiten der notwendigen Anpassungen

Unsere Änderungsvorschläge betreffen Artikel 1, Änderung des Straßenverkehrsgesetzes, hier: Nr. 1, § 6:

##### Zu § 6 Absatz 1 Satz 1, Nr. 15 Buchstabe b

Wir schlagen vor, die geplante Anfügung wie nachfolgend geändert zu formulieren:

„~~der nachweislich überwiegend besteht oder aufgrund konkretisierter städtebaulich-  
verkehrsplanerischer Erwägungen zu erwarten ist,~~“

#### Begründung:

Die Anforderung der Nachweislichkeit an einen „erheblichen Parkraumangel“ stellt eine zu hohe Hürde für die Einführung des Bewohnerparkens dar. Hierdurch wird der Entscheidungsspielraum der kommunalen Verkehrsplanung übermäßig begheschränkt. Denn es muss gesichert sein, dass eine quartiersbezogene Betrachtung möglich ist, die auch einschließt, dass in einzelnen Straßen der Parkdruck etwas geringer ist. Daher sollte als Anforderung an die Zulässigkeit des Bewohnerparkens ein „überwiegen“ ausreichen.

Auch die Anforderung „~~städttebaulich-verkehrsplanerischer~~“ Erwägungen ist zu einschränkend. Denn verkehrsplanerische Erwägungen allein müssen ausreichend sein. Das Zusatzerfordernis der „~~städttebauliche~~“ Erwägungen verhindert die Nutzung dieses Gestaltungsinstrumentes zur reinen Verkehrsplanung.

## **Zu § 6 Absatz 1 Satz 1, Nr. 16**

Bei § 6 Abs. 1 Satz 1 Nr. 15 halten wir die vorgeschlagene Ergänzung allenfalls dann für vertretbar, wenn diese als eigener Aufzählungspunkt ausgeführt wird und wie folgt oder in einer inhaltlich vergleichbaren Weise gefasst wird:

*„die Einrichtung von Sonderfahrspuren zur Erprobung neuer, umweltfreundlicher Mobilitätsformen oder zur Verringerung der Anzahl von Fahrten, wenn gesichert ist, dass dies keine beeinträchtigenden Auswirkungen auf die Pünktlichkeit und Leistungsfähigkeit des Bus- und Straßenbahn-Linienverkehrs besitzt.“*

### Begründung:

Die Einrichtung von Sonderfahrspuren zur Erprobung neuer Mobilitätsformen oder zur Verringerung der Anzahl von Fahrten ist nur sinnvoll, wenn hierdurch eine Verbesserung für die Umwelt erfolgt. Daher ist dieses Zulässigkeitskriterium in die neue Ermächtigungsgrundlage mit aufzunehmen.

Des Weiteren muss die Zulässigkeit daran gebunden werden, dass hierdurch keine negativen Effekte auf den ÖPNV entstehen. Dies wäre z. B. dann gegeben, wenn wie im Referentenentwurf aufgeführt, eine Fahrspur für Elektro- oder Wasserstofffahrzeuge zur Verfügung gestellt würde und in Folge dessen dem übrigen Verkehr, einschließlich des Buslinienverkehrs, nur noch eine Fahrspur in einer Fahrtrichtung verbliebe oder wenn diese Mobilitätsformen zusätzlich auf den Bussonderfahrstreifen zugelassen würden.

## **Zu § 6 Absatz 4a (neu), hier Satz 1**

Die Ergänzung des § 6 um einen neuen Abs. 4a wird von uns ausdrücklich begrüßt. Die Ergänzung erweitert die Möglichkeiten sinnvoller verkehrsrechtlicher Maßnahmen.

Allerdings geht die Regelung des § 6 Abs. 4a nicht weit genug. So sollte Satz 1 des neu einzuführenden § 6 Abs. 4a um die Nummern 5 bis 7 ergänzt werden. Er hätte hierdurch folgenden Wortlaut:

*„Rechtsverordnungen nach Absatz 1 Satz 1 Nummer 2, 5 bis 8, 15 Buchstaben b und c, 16 und 18 können auch erlassen werden zur Verbesserung des Schutzes der Umwelt, darunter des Klimaschutzes, zum Schutz der Gesundheit oder zur Unterstützung der städtebaulichen Entwicklung, soweit sie nicht bereits nach Absatz 4 erlassen werden können.“*

### Begründung:

Die neuen Ermächtigungsgrundlagen sollen im Sinne der Umweltfreundlichkeit und des Gesundheitsschutzes auch dafür genutzt werden können, z. B. Straßenlärm durch laute Kfz (Poser-Fahrzeuge und bestimmte Motorräder) zu reduzieren.

Wir bitten Sie, unsere Anmerkungen zu berücksichtigen und stehen Ihnen für weitere Erläuterungen oder Rückfragen gerne zur Verfügung.