

## Stellungnahme zum Entwurf zur Überarbeitung der StVO

*Der Bundesverband Deutscher Omnibusunternehmer e.V. (bdo) ist der Spitzenverband der privaten Omnibusbranche in der Bundesrepublik Deutschland. Er vertritt auf Bundesebene und im internationalen Bereich die gewerbepolitischen und fachlichen Interessen von rund 3.000 Busunternehmen, die sich im Öffentlichen Personennahverkehr, in der Bustouristik und im Busfernlinienverkehr engagieren und unter dem Dach des bdo zusammengeschlossen haben.*

### Einleitung

Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur hat einen Entwurf für eine Verordnung zur Änderung straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften zur weiteren Abstimmung veröffentlicht. Mit der Verordnung soll auch die Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) geändert werden.

Neben diversen Neuregelungen sieht der Entwurf eine Änderung der StVO dahingehend vor, dass das Befahren von Busspuren weiteren Verkehrsteilnehmern gestattet werden kann. Eine derartige Öffnung lehnt der Bundesverband Deutscher Omnibusunternehmer (bdo) ab.

### Das Befahren der Busspur muss Bussen vorbehalten bleiben

Artikel 1 des Verordnungsentwurfes soll die Freigabe des Bussonderfahrstreifens für Personenkraftwagen oder Krafträder mit Beiwagen ermöglichen, wenn sie mit mindestens drei Personen besetzt sind. Auch Elektrokleinstfahrzeuge sollen den Bussonderfahrstreifen befahren dürfen, wenn die Straßenverkehrsbehörden der Länder eine derartige Anordnung treffen.

Die Verwendung der Busspur muss aus Sicht des bdo jedoch Bussen vorbehalten bleiben. Die beabsichtigte Änderung der StVO mit dem Ziel der Öffnung der Busspur für andere Verkehrsteilnehmer ist abzulehnen. Anderenfalls würde der Sinn einer Busspur – zügiges Vorankommen von Bussen auch in dichtem urbanem Verkehr zu ermöglichen – bis zur Unkenntlichkeit verwischt. Schon heute werden Busse häufig beim Befahren der Busspur behindert und es kommt zu Verzögerungen. Für zusätzliche PKW ist der Platz schlicht nicht vorhanden.

Der bdo fordert stattdessen eine generelle Freigabe des Bussonderfahrstreifens auch für Busse im Gelegenheits- und im Fernlinienverkehr.

Nach aktueller Rechtslage dürfen Busse im Gelegenheitsverkehr die Busspur nur benutzen, wenn dies durch ein entsprechendes Verkehrszusatzzeichen angezeigt ist.

Effektiver Klimaschutz durch die Reduzierung von motorisiertem Individualverkehr beschränkt sich jedoch nicht nur auf den Personennahverkehr. Auch für die Langstrecken muss eine attraktive Alternative zum eigenen Auto angeboten werden.



### **Der Bus muss attraktives Verkehrsmittel bleiben**

Ziel dieses Gesetzesvorhabens ist die Reduzierung des motorisierten Individualverkehrs. Auch wenn wir diese Zielsetzung ausdrücklich begrüßen, so halten wir das beabsichtigte Mittel für falsch. Denn, diese Maßnahme würde zu dem Preis realisiert, dass die Benutzung des Busses unattraktiver würde und damit dem Ziel der Reduzierung des motorisierten Individualverkehrs letztlich massiv entgegengewirkt wird. Der Schaden – in Form eines durch höheres Verkehrsaufkommen auf der Busspur verlangsamten Busverkehrs – würde den geringen Nutzen der erhofft vermehrten Bildung von Fahrgemeinschaften deutlich überwiegen.

Lebensnah muss davon ausgegangen werden, dass sich das Vorankommen des Busses nicht nur weiter verlangsamt, sondern auch zunehmend behindert wird. Das für die Attraktivität des *Verkehrsmittels Bus* - und damit für den gesamten ÖPNV - wichtige zügige Vorankommen wäre nicht mehr gewährleistet.

Die Maßnahme würde sich als kontraproduktiv erweisen, da die Gefahr besteht, dass sich weniger Menschen für den Bus als Verkehrsmittel entscheiden und stattdessen den eigenen PKW vorziehen.

Somit würden mit einer solchen StVO-Änderung letztlich auch die Bemühungen zur Neuorganisation von Mobilität und Straßenverkehr im Sinne eines besseren Klimaschutzes gefährdet, ein klarer Rückschritt!

Im Übrigen erscheint uns die Vorgabe, dass die genannten Fahrzeuge für die Berechtigung zum Befahren der Busspur mit mindestens drei Personen besetzt sein müssen, in der Praxis kaum kontrollierbar.

### **Keine Verbesserung der Verkehrssicherheit zu erwarten**

Sofern die Schaffung der Möglichkeit der Freigabe des Bussonderfahrstreifens auch mit einer Erhöhung der Verkehrssicherheit begründet wird, sehen wir für eine solche Annahme keinerlei Anhaltspunkte. In einer erhofften, allgemeinen Abnahme des motorisierten Individualverkehrs vermögen wir eine Reduzierung des Unfallrisikos nicht zu erkennen. Vielmehr erscheint es zumindest möglich, dass durch das Befahren des Bussonderfahrstreifens durch andere Verkehrsteilnehmer, darunter E-Tretroller, das Unfallrisiko steigt.

Unserer Auffassung nach kann mit einer Verbesserung der Verkehrssicherheit nicht ohne die Hinzuziehung der Unfallforschung argumentiert werden.

Fazit: Die rechtlichen Regelungen zum Befahren der Bussonderspur sollten nur insoweit geändert werden, als dass eine generelle Freigabe des Bussonderfahrstreifens auch für den Gelegenheitsverkehr und die Fernlinie erfolgt.



Für Rückfragen stehen wir jederzeit gerne zur Verfügung.

bdo, 09.10.2019 /TK