

## **Entwurf eines Gesetzes zur Änderung des Straßenverkehrsgesetzes**

*Der Bundesverband Deutscher Omnibusunternehmen (bdo) ist der Spitzenverband der deutschen Busbranche und vertritt die Interessen der privaten und mittelständischen Unternehmen aus dem Bereich Personennahverkehr, Bustouristik und Fernlinienverkehr gegenüber Politik und Öffentlichkeit.*

Zu dem *Entwurf eines Gesetzes zur Änderung des Straßenverkehrsgesetzes* des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr nimmt der bdo Stellung wie folgt:

### **I. Ausgangslage**

Der bdo begrüßt, dass die Flüssigkeit und Sicherheit des Verkehrs sowie der Klima- und Umweltschutz stärker im Straßenverkehrsrecht berücksichtigt werden sollen. Der Bus als umweltfreundlichstes Verkehrsmittel trägt hierzu insbesondere im Stadtverkehr maßgebend bei, da er flächendeckend und flexibel die öffentliche Daseinsvorsorge im öffentlichen Nah- und Schülerverkehr sicherstellt. Durch die geplante Verkehrswende wird den Busverkehren eine noch größere Bedeutung zukommen.

Maßnahmen zur Entbürokratisierung der Einführung von Busspuren oder Entlastung der Verkehrsplanung sind grundsätzlich zu begrüßen. Unkonkrete Gesetzesbestimmungen, die einen undefinierten Kreis an Verkehrsteilnehmern oder Erprobungszwecken zulassen, bergen jedoch die Gefahr, dass einerseits durch eine bundesweit uneinheitliche Handhabung ein Flickenteppich an unterschiedlichen Straßenverkehrsregelungen entsteht und andererseits bestehende Regelungen – Die Nutzung von Busspuren durch Busverkehre – durch die Überlastung mit anderen Verkehrsteilnehmenden ausgehebelt werden.

Zudem weisen wir darauf hin, dass die gewährte Frist zur Stellungnahme für solch grundlegende Bestimmungen viel zu kurz ist und keine ausreichende Zeit zur Prüfung und Erarbeitung einer Stellungnahme gewährt. Bedauerlicherweise wurde der bdo als Vertreter einer gesamten Verkehrsbranche zunächst nicht einmal in die Verbändebeteiligung miteinbezogen. Wir behalten uns daher vor, bei Bedarf weitere Ergänzungen nachzureichen.

In Bezug auf den vorliegenden Verordnungsentwurf sind folgende Maßnahmen erforderlich:

### **II. Stellungnahme**

#### **§ 6 Abs. 1 Nr. 16 StVG**

Der bestehende Wortlaut ermächtigt das Bundesverkehrsministerium mit Zustimmung des Bundesrats „die Einrichtung von Sonderfahrspuren für Linienomnibusse und Taxen“ zu erlassen, sofern dies der Straßenverkehrssicherheit und dem Verkehrsfluss dient. Die in dem Entwurf vorgesehene Ergänzung des Wortlauts „sowie zur Erprobung neuer Mobilitätsformen oder der Verringerung der Anzahl von Fahrten,“ ist eine sehr offene Formulierung, unter welche nahezu alle bestehenden und künftigen Mobilitätsarten subsumiert werden können. Da der städtische Raum sehr begrenzt ist und mit den neu aufkommenden Mobilitätsformen zusätzlicher Verkehrsraum beansprucht wird, muss hier klargestellt werden, dass die bestehenden Busspuren nicht durch zusätzliche Nutzungsformen belastet werden.

Die Busspur „soll im Interesse der Sicherheit oder Ordnung des Verkehrs Störungen des Linienverkehrs vermeiden und einen geordneten und zügigen Betriebsablauf ermöglichen“ (vgl. Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrsordnung (VwV-StVO) zum Zeichen 245 Bussonderfahrstreifen). Deshalb ist die Busspur grundsätzlich nur für Linienbusse und den gekennzeichneten Schüler- und Behindertenverkehr freigegeben, damit diese im Stadtverkehr zügiger vorankommen und den öffentlichen Verkehr fahrplanmäßig sicherstellen können. Mit zusätzlicher Beschilderung dürfen auch Krankenfahrzeuge, Taxen, Fahrräder, Bussen im Gelegenheitsverkehr und Elektrofahrzeuge die Busspur nutzen. Gerade durch den steigenden Anteil von Elektrofahrzeugen wird die Kapazität der Busspuren immer mehr eingeschränkt. Hinzu kommen die zahlreichen Falschparker, insbesondere im städtischen Raum, welche die Nutzung der Busspur erschweren. Die Freigabe für weitere Nutzergruppen würde die Kapazität der Busspuren überlasten und das ursprüngliche Ziel – die Entlastung und Beschleunigung des öffentlichen Verkehrs – verfehlen. Denn insbesondere durch die steigenden Fahrgastzahlen infolge der Verkehrswende wird die Busspur künftig noch intensiver durch die Busverkehre beansprucht.

Zur weiteren Sicherstellung der öffentlichen Daseinsvorsorge dürfen keine weiteren Verkehrsteilnehmer zur Nutzung der Busspur zugelassen werden. Die Freigabe der Busspur muss sich weiterhin auf Busverkehre, d.h. öffentlicher Nah- und Schülerverkehr, gebündelter Bedarfsverkehr in Bussen, Busse im Gelegenheitsverkehr, Fernbusse, und weitere sinnvolle Nutzergruppen beschränken, wie zum Beispiel Rettungswagen im Einsatz, die ansonsten im Stau stecken bleiben und wertvolle Zeit verlieren oder Taxen, welche ebenfalls Teil der öffentlichen Grundversorgung sind.

#### **§ 6 Abs. 4a StVG (neu)**

Der neu zu schaffende § Abs. 4a StVG enthält eine sehr offene, allgemeine Formulierung, wonach Maßnahmen zur Verbesserung des Umwelt- und Gesundheitsschutzes sowie der städtebaulichen Entwicklung stärker berücksichtigt werden und künftig ausreichen, um verkehrsregelnde Verordnungen zu erlassen. Eine Verbesserung der Verkehrssicherheit oder der Leichtigkeit des Verkehrs muss künftig nicht mehr gleichzeitig gegeben sein.

Die Berücksichtigung dieser Ziele ist grundsätzlich zu begrüßen. Dennoch muss weiterhin sichergestellt werden, dass mit diesen Maßnahmen die Verkehrssicherheit oder die Leichtigkeit des Verkehrs nicht eingeschränkt werden. So darf die Kapazität und Leistungsfähigkeit des öffentlichen Nachverkehrs nicht durch eine Aufhebung, Umnutzung oder Ausweitung des Nutzerkreises von Busspuren eingeschränkt werden.

Berlin, 16. Juni 2023