

---

## **VDV-Stellungnahme zum Entwurf der Änderung der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung**

---

Der Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV), Branchenverband des Öffentlichen Personen- und Schienengüterverkehrs mit rund 640 Mitgliedsunternehmen und ihren rund 450.000 Beschäftigten begrüßt im Wesentlichen die Änderungen in der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung. Wir beschränken uns daher auf folgende Anmerkungen:

### **Zu Zeichen 245 Bussonderfahrstreifen**

Zunächst begrüßen wir die Aussage im Entwurf der VwV-StVO, dass ein Bussonderfahrstreifen auch angeordnet werden kann, „um den öffentlichen Personenverkehr gegenüber dem Individualverkehr zu fördern“. Diese Formulierung stellt klar, dass der Bussonderfahrstreifen ein Instrument zur Verkehrsverlagerung darstellen kann und bei der Verkehrsplanung nicht nur von der gegenwärtigen Verkehrsverteilung auszugehen ist, sondern auch strategische Zielsetzungen berücksichtigt werden dürfen.

Ferner bewerten wir die Streichung von Hemmnissen bei der Einrichtung von Bussonderfahrstreifen in den bisherigen Rn. 13 und 14 positiv. Dies gilt insbesondere für die Beschränkung hinsichtlich der Anzahl der notwendigen Fahrzeuge pro Stunde.

Des Weiteren halten wir die Streichung in Rn. 16, dass Bussonderfahrstreifen „grundsätzlich durch eine Fahrstreifenbegrenzung (Zeichen 295) zu markieren“ seien, für richtig. Denn eine Markierung mit Zeichen 295 hat bisher dazu geführt, dass ein Verlassen des Bussonderfahrstreifens auch im Falle einer Behinderung oder beim Überholen, falls Radverkehr zugelassen sein sollte, nicht erlaubt war. Der Verweis auf die Richtlinien für die Markierung von Stadtstraßen (RMS) bietet mehr Flexibilität.

Allerdings bedauern wir, dass der letzte Satz in der VwV-StVO „Die Funktionsfähigkeit der Sonderfahrstreifen hängt weitgehend von ihrer völligen Freihaltung vom Individualverkehr ab.“ entfallen soll und stattdessen eine Erprobungsklausel für unterschiedliche Mobilitätsformen auf den Bussonderfahrstreifen eingefügt wurde. Zwar erkennen wir an, dass nach der neuen StVO die in dem Entwurf der VwV-StVO neu aufgeführten Mobilitätsformen auf Sonderfahrstreifen zugelassen werden können. Dennoch bleibt die verkehrliche Richtigkeit des zum Entfall vorgesehenen Satzes bestehen. Daher schlagen wir vor, in Rn. 16 den bisherigen Satz in abgewandelter Form nach der Erwähnung der unterschiedlichen Mobilitätsformen wie folgt zu formulieren:

*„Vor einer Entscheidung über die Freigabe für eine der vorgenannten Mobilitätsformen ist jedoch in der Abwägung zu berücksichtigen, dass die Funktionsfähigkeit der Sonderfahrstreifen weitgehend von ihrer völligen Freihaltung vom Individualverkehr abhängt.“*

## Zu Zeichen 274 Zulässige Höchstgeschwindigkeit

Bei den Verwaltungsvorschriften zu Zeichen 274 „Zulässige Höchstgeschwindigkeit“ regen wir an, in der Rn. 13b auch Mittelinseln als alternative Querungshilfen an Stelle eines Fußgängerüberweges zu berücksichtigen. Mittelinseln zeigen insgesamt die geringsten Unfallkostendichten und -raten. Sie sind daher aus Sicht der Verkehrssicherheit für das sichere Queren gut geeignet (UDV 2022, S. 14. In: Unfallforschung kompakt Nr. 116). Entsprechend schlagen wir für den Entwurf der VwV - StVO zu Zeichen 274 folgende Ergänzung in Rn. 13b, Satz 3 vor (Ergänzung kursiv und unterstrichen):

„In die Gesamtabwägung sind Sicherheitsgewinne durch Sicherheitseinrichtungen oder andere Querungshilfen (z. B. Sperrgitter oder Mittelinseln) einzubeziehen.“

Für den Linienbusverkehr bieten Mittelinseln gegenüber Fußgängerüberwegen erhebliche Vorteile. An Fußgängerüberwegen ist aufgrund des Vorrangs der Fußgänger und dem Schutz der beförderten Fahrgäste unabhängig von einer möglichen Geschwindigkeitsreduzierung stets vorausschauend eine äußerst defensive Fahrweise erforderlich, sobald sich Fußgänger in der Nähe des Überwegs aufhalten.

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