

## Mitteilung:

Die Zuständigkeiten für verkehrsrechtliche Maßnahmen/Anordnungen nach § 45 der Straßenverkehrsordnung obliegen in Nordrhein-Westfalen neben den kreisfreien Städten den Kreisen (für die kreisangehörigen Gemeinden) bzw. den kreisangehörigen Städten. Der im Antrag von CDU und GRÜNEN für ein Pilotprojekt vorgesehene Streckenabschnitt der L 269 verläuft auf den Gebieten der Stadt Niederkassel, der Stadt Troisdorf sowie der kreisfreien Stadt Bonn. Aus diesem Grund wären eventuell vorgesehene verkehrsrechtliche Maßnahmen/Anordnungen von den jeweiligen Bürgermeistern/dem Oberbürgermeister zu treffen.

Der Rhein-Sieg-Kreis kann deshalb im Folgenden zur Beantwortung der Fragen lediglich eine fachliche und rechtliche Bewertung vornehmen.

Das Elektromobilitätsgesetz räumt die Möglichkeit ein, elektrisch betriebene Fahrzeuge zu privilegieren. Vor diesem Hintergrund ist es grundsätzlich möglich, die bereits jetzt für Busse und Taxen freigegebene Sonderspur auch für Elektrofahrzeuge zu öffnen. Dazu wäre die Prüfung erforderlich, ob die Strecke geeignet, eine praktikable Umsetzung möglich und die Qualität des Verkehrsablaufs gewährleistet ist.

Derzeit endet die Bussonderspur deutlich vor dem Lichtsignalgesteuerten Knoten an der Auffahrt zur BAB 565. Die Busse fädeln sich am Ende der Spur in den fließenden Verkehr ein, wobei nur eine Fahrtrichtung zu beachten ist (von der Sonderspur auf die -reguläre- rechte Fahrbahn). Eine Ampelgesteuerte Zuflussregelung oder eine besondere nur für den ÖPNV gültige Lichtsignalregelung befindet sich dort nicht. Da bei der Ausfahrt aus dem Sonderstreifen eine Bevorrechtigung nicht eingerichtet werden kann, kann - insbesondere bei intensiverer Nutzung als bisher - von einem gesteigerten Gefährdungspotenzial ausgegangen werden.

Bei dem Streckenabschnitt der L 269 handelt es sich zudem um eine hochfrequentierte ÖPNV-Trasse, auf der 2 Linien (550, SB 55) durchgehend (aus Niederkassel-Mondorf) mit 106 Fahrten täglich und eine Linie aus Troisdorf-Bergheim kommend mit 37 Fahrten täglich verkehren. Im Rahmen des Projektes Lead City wird sich im Laufe des Jahres eine weitere Taktverdichtung ergeben.

Die zwei derzeit durchgehenden Linien (aus Mondorf kommend) fahren auf der Strecke eine (SB 55) bzw. drei (550) auf der Sonderspur liegende Haltestellen an, die es mangels Busbucht erforderlich machen, auf der Fahrbahn zu halten. Neben möglichen weiteren Gefahren durch die sicherlich stattfindenden Versuche der anderen dann auf der „Umweltspur“ fahrenden Fahrzeuge, den haltenden Bus zu umfahren, ist von erheblichen Einbußen im Verkehrsfluss auszugehen. Dies wird zu höheren Verlustzeiten und Einbußen der Betriebsqualität führen, was der Attraktivität einer ÖPNV-Nutzung zuwiderlaufen könnte.

Hinsichtlich der praktischen Umsetzung wird man sich dem Problem der Überwachung stellen müssen. Eine - wenn auch nur teilweise - Freigabe der Sonderspur für weitere Fahrzeuge führt zur Aufweichung des Grundsatzes der generellen Sperrung solcher Fahrstreifen. Nachhaltige und gegebenenfalls zu ahndende Kontrollen können ausschließlich durch Kräfte der Polizeibehörden durchgeführt werden, was flächendeckend und in ausreichendem Maße kaum sichergestellt werden kann.

Auch wenn man davon ausgeht, dass der einmündende Verkehr aus der Oberstraße keinen direkten Einfluss auf die Sonderspur haben mag, muss berücksichtigt werden, dass es sich bei der Einmündung um eine Unfallhäufungsstelle handelt, die zuletzt noch Maßnahmen erfordert hat (separierter Lichtsignalgesteuerter Linksabbieger aus Fahrtrichtung Mondorf).

Eine Nutzung durch Radfahrer/-innen scheidet ebenfalls aus. Denn der Radverkehr wird auf dem auf der gegenüberliegenden nördlichen Seite parallel zur L 269 verlaufenden kombinierten

Geh- und Radweg in beide Richtungen benutzungspflichtig (und sicher) geführt. Losgelöst davon wäre die Nutzung der Busspur auch für den Radverkehr - selbst bei einer Freigabe nur für die bis zu 45-km/h schnellen S-Pedelecs - allein aufgrund der noch immer zu großen Geschwindigkeitsunterschiede (zulässige Höchstgeschwindigkeit 70 km/h) aus Gründen der Verkehrssicherheit nicht tragbar.

Die Bereitstellung der Sonderspur für Fahrzeuge mit mehr als 3 Personen ist hingegen ausgeschlossen. Auch das Beispiel aus Düsseldorf kommt hier nicht zum Tragen.

Zum einen soll in dem Düsseldorfer Beispiel eine für den Individualverkehr freigegebene Spur eingezogen und einem privilegierten Nutzerkreis zur Verfügung gestellt und nicht ein Sonderfahrstreifen für zusätzliche Fahrzeuge freigegeben werden.

Zum anderen beruht die dortige Regelung auf umweltrechtlichen Grundlagen, nach denen zur Vermeidung von Fahrverboten bzw. zur Reduzierung von Schadstoffen in entsprechenden Umweltzonen solche Maßnahmen zulässig sind.

Diese Rahmenbedingungen liegen auf der L 269 (keine Umweltzone, keine Fahrverbote) nicht vor.

Eine für eine Anordnung nach der Straßenverkehrsordnung erforderliche Rechtsgrundlage der zulässigen Nutzung durch Fahrzeuge ab 3 Personen sehen die gesetzlichen verkehrsrechtlichen Regelungen nicht vor.

Letztlich empfehlen auch zahlreiche Fachgremien (etwa der Deutsche Städtetag) von einer Freigabe von Busspuren für Elektroautos abzusehen. Ein möglicher Nutzen steht nach dortiger Auffassung nicht in einem angemessenen Verhältnis zu einer möglichen Verschlechterung des Verkehrsablaufs, den baulichen Umbaukosten und der ÖPNV-Betriebsqualität.

## **Fazit**

Die rechtlichen Grundlagen zur Ausweitung der Nutzung liegen - mit Ausnahme für die Fahrzeuge mit mehreren Personen - vor. Der Streckenabschnitt scheint aber in der derzeitigen Ausgestaltung aus Gründen der Verkehrssicherheit (Ende und Auflösung der Sonderspur) nicht für ein Pilotprojekt geeignet. Dazu wäre über zusätzliche Lichtsignale (zur Einfädelung am Ende) oder eine Verlängerung bis zur Auffahrt auf die BAB 565 zu befinden, wobei Letzteres zu Schwierigkeiten beim „gegenseitigen“ Fahrbahnwechsel (Verkehrsteilnehmer auf Sonderspur möchte weiter in Fahrtrichtung Beuel, Verkehrsteilnehmer auf der regulären rechten Fahrspur möchte auf die BAB auffahren) führen wird. Bei einer weitergehenden Prüfung ist auch zwingend die Attraktivität des ÖPNV im Blick zu halten.

Angesichts der zu erwartenden Verkehrslage in den nächsten Jahren und auf Grund der Entwicklung der Schadstoffbelastungen sollten aber alle denkbaren Möglichkeiten geprüft werden. Sollte dieser Wunsch bestehen, kann mangels eigener Zuständigkeiten des Rhein-Sieg-Kreises das Straßenverkehrsamt koordinierend und gemeinsam mit den kreisangehörigen Städten Niederkassel und Troisdorf und der Bundesstadt Bonn die eventuelle Umsetzung weiterer Voraussetzungen prüfen, um die Möglichkeit der angeregten Einrichtung zu erreichen.

Im Auftrag

(Michael Jaeger)