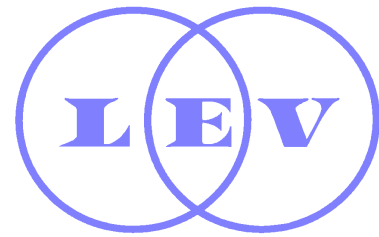


Landes–Eltern–Vereinigung der Gymnasien in Bayern e.V.



Elternvereinigung an den Gymnasien und Realschulen der Orden
und anderer freier katholischer Schulträger in Bayern



An den
Bayerischen Landtag
Max-Planck-Straße 1

81627 München

Für den Vorstand:

Monika Endraß
c/o Katholisches Schulwerk in
Bayern

Adolf-Kolping-Str. 4
80336 München
Tel: 089-55 52 66
Fax: 089-55 53 78
E-Mail: KSWiB@t-online.de
<http://www.schulwerk-bayern.de>

Privat:

Balticusstraße 6
81243 München
Telefon: 089-71 73 41
Telefax: 089-71 40 666
E-Mail: Monika.Endrass@t-online.de

München, 08.07.2009

Petition zur Schulbussicherheit:

Einführung einer Anschnallpflicht in Schulbussen, Abschaffung der Ausweisung von Stehplätzen im sog. freigestellten Schülerverkehr

Die Landes-Eltern-Vereinigung der Gymnasien in Bayern e.V., Montgelasstr. 2/II 81679 München, vertreten durch ihren Vorsitzenden, Herrn Thomas Lillig, der Landeselternverband der Realschulen in Bayern e.V., Welsersstraße 29, 94315 Straubing, vertreten durch seine Vorsitzende, Frau Ingrid Ritt, und die Elternvereinigung an den Gymnasien und Realschulen der Orden und anderer freier katholischer Schulträger in Bayern fordern in einer gemeinsamen Petition an den Bayerischen Landtag, dass über eine Bundesratsinitiative des Freistaats Bayern darauf hinwirkt, dass der Bundesgesetzgeber dahingehend tätig wird, dass eine generelle Anschnallpflicht für Schüler beim Transport in Schulbussen eingeführt wird, und, dass im sog. Freigestellten Schülerverkehr künftig keine Stehplätze mehr zugelassen werden dürfen.

Begründung:

1. Anschnallpflicht

Eine generelle Anschnallpflicht kann nur der Bund einführen. Dieser beruft sich ausweislich einer Antwort des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung vom 20.03.2009, Az: S 37/7392.2/994192 auf die Anfrage des Herrn Bundestagsabgeordneten Ernst Hinsken vom 10.02.2009 darauf, dass die Zuständigkeit für die Durchführung des Schulbusverkehrs nach Art 83 und 84 GG ausschließlich bei den Ländern läge. Damit wird

übersehen, dass es sich bei der Einführung einer Anschnallpflicht in Schulbussen keineswegs um eine Ausführungsbestimmung handelt, die die Länder zu erlassen hätten.

Es handelt sich bei der Einführung einer Anschnallpflicht für Schulkinder in Schulbussen vielmehr um die Einfügung einer Bestimmung in die StVO, die den §§ 21, 21a StVO entspricht. Für die Änderung der StVO ist der Bund zuständig: Art. 74 I Ziff. 22 GG

Die Elternverbände fordern, dass für den Schulbusverkehr die gleichen Sicherheitsanforderungen zu gelten haben wie im Reiseverkehr. Nach §§ 21, 21a StVO ist eine Anschnallpflicht in Reisebussen bereits eingeführt worden. Die Schulbusunfälle in letzter Zeit gerade auf Strecken über Land haben gezeigt, dass hier dringender Handlungsbedarf zur Abwehr von Gefahren für Schulkinder besteht.

2. Änderung der § 22 BO Kraft, § 43 PBefG, § 1 Ziff. 4 Freistellungs-Verordnung zum PBefG

Der Deutsche Bundestag hat auch nach Art. I Ziff. 22 GG die Gesetzgebungskompetenz für die Änderung der § 22 BO Kraft, § 43 PBefG, § 1 Ziff. 4 Freistellungs-Verordnung zum PBefG.

Dabei ist insbesondere § 1 Ziff. 4 Buchst. d der Freistellungs-Verordnung zum PBefG aufzuheben.

Bereits in der amtlichen Begründung zu § 22 BO Kraft wird unter Buchstabe a) ausgeführt, dass die verkehrsbedingte Möglichkeit der Gefährdung von Fahrgästen während der Fahrt bei Stehplätzen grundsätzlich größer sei als bei Sitzplätzen.

Nach Abs.2 des § 22 BO Kraft erhält die Genehmigungsbehörde daher die Möglichkeit, die Zulässigkeit von Stehplätzen ganz oder teilweise auszuschließen.

Im sog. freigestellten Schülerverkehr führt dies nun in Praxis dazu, dass zu viele Stehplätze ausgewiesen werden und dadurch die Kinder in überfüllte Busse gepresst werden, da allein von der Personenanzahl ausgegangen und nicht berücksichtigt wird, dass sich Kinder mehr und raumgreifender bewegen als Erwachsene und daher bereits einen natürlich höheren Platzbedarf haben. Weiter wird übersehen, dass beim Schülerverkehr im Gegensatz zum öffentlichen Nahverkehr jedes Kind mindestens einen Schulranzen dabei, manche auch noch eine Tasche für den Sport und manche noch ein Musikinstrument. Der Größenunterschied der Kinder führt beim Abbremsen der Schulbusse dazu, dass kleinere Kinder gedrückt und verletzt werden, weil ihnen ein Schulranzen oder Rucksack eines größeren Kindes z.B. ins Auge geschleudert wird. Gerade Kopfverletzungen bei kleineren Kindern sind daher keine Seltenheit.

Die Unfälle der Schulbusse mit ungesicherten Kindern auf Stehplätzen sind ein trauriges Zeugnis der nicht wahrgenommenen Gesetzgebungskompetenz des Bundes auf dem Gebiet des Schulbusverkehrs.

Es ist darüber hinaus ein nicht haltbarer Zustand, dass im sog. Freigestellten Schülerverkehr geringere Anforderungen an die Sicherheit der Fahrzeuge und an die Überprüfung der Fahrer gestellt werden als bei der normalen Personenbeförderung.

Es besteht keinerlei sachliche Veranlassung, dass im sog. Freigestellten Schülerverkehr die Sicherheitserfordernisse des PBefG nicht gelten sollen.

In der Praxis führt dies dazu, dass an die Busunternehmer, die Schüler befördern, geringere Anforderungen gestellt werden und zwar sowohl, was die fachliche Eignung, als auch was die persönliche Zuverlässigkeit und die finanzielle Leistungsfähigkeit des Betriebes betrifft: § 13 PBefG, § 48 FahrerlaubnisVO.

Dies hat in der Praxis die Konsequenz, dass die Opfer evt. Unfälle in diesen Fällen nicht nur im Bereich der Prävention von Unfällen schlechter gestellt sind als die Opfer von Unfällen in Taxis oder im regulären öffentlichen Nahverkehr, sondern auch noch zusätzlich bei der Regulierung ihrer Schäden, was ihre evt. Schadenersatzansprüche betrifft, da die beauftragten Busunternehmen beim sog. Freigestellten Schülerverkehr meist nur Einzelfirmen oder GmbHs sind. Hier herrscht von Anfang an ein höheres Ausfallrisiko.

Geringere Anforderungen an die technischen Überprüfungen der Fahrzeuge mit der Folge, dass die Fahrzeuge nicht jährlich zum TÜV müssen, vgl. ADAC-Test vom 19.03.2009.

Es besteht keinerlei sachliche Notwendigkeit, dass Schulbusse geringere Sicherheitsanforderungen erfüllen müssen als Busse im Personennahverkehr oder im Reiseverkehr. Es ist vielmehr offensichtlich, dass auf Kosten der Sicherheit von Kindern, die auf den Schulbus angewiesen sind, Kosten in den Haushalten eingespart werden sollen.

Eine ganze Branche lebt vom Schülertransport. Wenn einheitliche Sicherheitsanforderungen durch die Bundesgesetzgebung erlassen worden wären, gäbe es hier vor Ort keine Wettbewerbsverzerrungen zwischen Bussen im öffentlichen Nahverkehr und im sog. Freigestellten Schülerverkehr. Alle hätten die gleichen Sicherheitsanforderungen zu erfüllen und die Schulkinder wären nicht mehr von vorne herein höheren Gefährdungen ausgesetzt als Kinder, die im öffentlichen Nahverkehr befördert werden.

Bereits seit 2005 haben sich die LEVEN für eine Verbesserung der Sicherheitssituation bei der Schülerbeförderung eingesetzt, bisher ohne Erfolg. Das zeigt, dass doch gesetzgeberischer Handlungsbedarf besteht. Solange die Freistellungsmöglichkeit eröffnet ist, wird sie auch genutzt, um Kosten einzusparen.

Dies geht zu Lasten unserer Kinder, was die tragischen und gehäuften Unfälle der letzten Zeit zeigen.

Thomas Lillig
Vorsitzender

Ingrid Ritt
Vorsitzende

Monika Endraß
Vorsitzende