



EVO Elternvereinigung - Prof. Dr. Ernst Fricke - Inn. Regensburger Str. 11 - 84034 Landshut

**Herrn Bundesminister
Alexander Dobrindt**
Diplom-Soziologe
Bundesministerium für Verkehr
und digitale Infrastruktur
Invalidenstraße 40
10115 Berlin

Für den Vorstand

Prof. Dr. Ernst Fricke
c/o Katholisches Schulwerk in Bayern
Adolf-Kolping-Str. 4
80336 München
Telefon: 089 - 55 52 66
Fax: 089 - 55 53 78
E-Mail: KSWiB@t-online.de
<http://www.schulwerk-bayern.de>

Landshut, 04.02.2014

Sicherheit von Kindern in Schulbussen

Einführung einer Anschnallpflicht in Schulbussen - Abschaffung der Ausweisung von Stehplätzen im sogenannten Freigestellten Schülerverkehr

Sehr geehrter Herr Minister Dobrindt,

die Landes-Eltern-Vereinigung der Gymnasien in Bayern e.V., Ehrwalder Str. 8, 81377 München (LEV), vertreten durch die Vorsitzende Frau Susanne Arndt, der Landeselternverband Bayerischer Realschulen e. V. (LEV-RS), Welser Str. 29, 94315 Straubing, vertreten durch die Vorsitzende Frau Ingrid Ritt und die Elternvereinigung an den Gymnasien und Realschulen der Orden und anderer freier katholischer Schulträger in Bayern (EVO), haben in einer gemeinsamen Petition an den Deutschen Bundestag die Forderung aufgestellt, dass der Bundesgesetzgeber dahingehend tätig wird, dass eine generelle Anschnallpflicht für Schüler beim Transport in Schulbussen eingeführt wird und dass im sogenannten Freigestellten Schülerverkehr künftig keine Stehplätze mehr zugelassen werden dürfen.

I.

Der Deutsche Bundestag hat in der letzten Legislaturperiode über unsere Petition beraten und beschlossen, die Petition der Bundesregierung - dem Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, als "Material zu überweisen".

Der Petitionsausschuss hat in seiner Beschlussempfehlung ausdrücklich bestätigt, dass

"die Gewährleistung der Sicherheit im Straßenverkehr sowie ein an den höchsten Sicherheitsgrundsätzen orientierter Schülertransport von höchster Priorität" sei.

Ihr Vorgänger hat 2011 ein neues Verkehrssicherheitsprogramm vorgestellt und angekündigt, "ein Schwerpunkt des Programms ist der Schutz der schwächeren Verkehrsteilnehmer, zu denen Kinder gehören". Außerdem ist man in Ihrem Ministerium der Ansicht gewesen, "die Unfallreduktionspotentiale auszuschöpfen". Ihr Vorgänger im Ministerium hat im Übrigen in seiner Antwort von Ende April 2013 an uns zugesagt, die Thematik im nächsten "Bund-Länder-Fachausschuss Straßenpersonenverkehr am 28./29.05.2013" zu behandeln. Seitdem hatten wir aus dem Ministerium nichts mehr gehört.

Einzelne Abgeordnete aus den verschiedenen Fraktionen haben am Ende der letzten Legislaturperiode noch reagiert. Wir wenden uns deshalb vertrauensvoll an Sie. Folgendes ist noch ergänzend auszuführen:

II.

Gerade nachdem die Europäische Kommission 2010 ihre Leitlinien für die Politik im Bereich der Straßenverkehrssicherheit für den Zeitraum 2011 – 2020 neu formuliert hat (KOM (2010) 389 endg.), kann Ihr Haus die Schulbussicherheit als Thema für die Verbesserung der Straßenverkehrssicherheit zeitnah umsetzen und damit auch den Wünschen aller Eltern – nicht nur in Bayern – entsprechen, nach denen ihre Kinder möglichst sicher transportiert werden. Wir verweisen insoweit auf den „Anforderungskatalog für Kraftomnibusse“ (KOM) und Kleinbusse (Pkw), die zur Beförderung von Schülern und Kindergartenkindern besonders eingesetzt werden (Verkehrsblatt 2005, S. 604) und dafür zu sorgen, dass in Zukunft nur Busse eingesetzt werden, die mit Sicherheitsgurten ausgerüstet sind. Ebenso sind die Regeln zur Zulassung zum Beruf des Kraftverkehrsunternehmers im Sinne der europäischen Berufszugangsverordnung (Verordnung EG Nr. 1071-2009 vom 21.10.2009) im obigen Sinne zu verbessern.

III.

Wir fügen eine vollständige Kopie der Entscheidung des Petitionsausschusses des Bundestags für Sie bei. Zur Begründung wird noch auf das Folgende verwiesen:

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.

3. Weiteres Vorgehen

Alle Landeselternvereinigungen in Bayern haben sich seit 2005 für die Verbesserung der Sicherheitssituation bei der Schülerbeförderung eingesetzt, bisher ohne Erfolg. Die Entscheidung des Petitionsausschusses des Deutschen Bundestags aus der letzten Legislaturperiode ist aus unserer Sicht eine Handlungsanweisung für Ihr Ministerium. Es besteht gesetzgeberischer Handlungsbedarf. Solange die Freistellungsmöglichkeit eröffnet ist, wird sie auch genutzt, um Kosten einzusparen. Das geht zu Lasten unserer Kinder, was die tragischen und gehäuften Unfälle in der letzten Zeit gezeigt haben.

Wir bekommen ständig Anfragen von unseren Mitgliedern und besorgten Eltern. Auch Medien, wie Antenne Bayern, beschäftigten sich inzwischen mit diesem Thema. Wir bitten Sie deshalb entsprechend tätig zu werden. Gerne stehen wir für dieses wichtige Thema zu einer Rücksprache zur Verfügung.

Susanne Arndt
Vorsitzende der LEV

Ingrid Ritt
Vorsitzende der LEV-RS

Prof. Dr. Ernst Fricke
Vorsitzender der EVO

Anlage

Beschlussempfehlung des Petitionsausschusses vom 12.12.2012



Deutscher Bundestag

Petitionsausschuss

Die Vorsitzende

Katholisches Schulwerk in Bayern						
Rspr.	Eing. 17. Dez. 2012					Sekr. I
z. K.						Sekr. II
Verbleib						Sekr. III
AA						
Bemerkung:						
PI	PII	PIII	SE I	SE II	SE III	Sonstige:

EVO Elternvereinigung an den Gymnasien und
Realschulen der Orden und anderer freier
katholischer Schulträger in Bayern
Frau Monika Endraß
Vorsitzende
c/o Katholisches Schulwerk in Bayern
Adolf-Kolping-Str. 4
80336 München

Berlin, 12. Dezember 2012
Bezug: Ihre Eingabe vom
6. November 2009; Pet 1-17-12-9201-
001348
Anlagen: 1

Kersten Steinke, MdB
Platz der Republik 1
11011 Berlin
Telefon: +49 30 227-35257
Fax: +49 30 227-36027
vorzimmer.peta@bundestag.de

Sehr geehrte Frau Endraß,

der Deutsche Bundestag hat Ihre Petition beraten und am
22. November 2012 beschlossen:

Die Petition

- a) der Bundesregierung - dem Bundesministerium für Verkehr,
Bau und Stadtentwicklung - als Material zu überweisen,*
- b) den Fraktionen des Deutschen Bundestages zur Kenntnis zu
geben.*

Er folgt damit der Beschlussempfehlung des Petitionsausschusses
(BT-Drucksache 17/11358), dessen Begründung beigefügt ist.

Mit dem Beschluss des Deutschen Bundestages ist das
Petitionsverfahren beendet.

Mit freundlichen Grüßen

Kersten Steinke

Pet 1-17-12-9201-001348

80336 München

Sicherheit im Straßenverkehr

Beschlussempfehlung

Die Petition

- a) der Bundesregierung – dem Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung – als Material zu überweisen,
- b) den Fraktionen des Deutschen Bundestages zur Kenntnis zu geben.

Begründung

Mit der Petition werden die Einführung einer generellen Anschnallpflicht in Schulbussen sowie die Abschaffung der Ausweisung von Stehplätzen im so genannten freigestellten Schülerverkehr gefordert.

Zu dieser Thematik liegen dem Petitionsausschuss weitere inhaltsgleiche Eingaben vor, die wegen des Sachzusammenhangs einer gemeinsamen parlamentarischen Behandlung zugeführt werden. Der Petitionsausschuss bittet um Verständnis, dass nicht auf jeden einzelnen Gesichtspunkt eingegangen werden kann.

Die Hauptpetentin, eine Elternvereinigung an bayerischen Schulen, hat sich mit diesem Anliegen bereits in der 16. Wahlperiode an den Petitionsausschuss des Deutschen Bundestages sowie parallel an den Bayerischen Landtag gewandt. Ihr wurde mitgeteilt, dass der Petitionsausschuss des Deutschen Bundestages die Forderung nach einer allgemeinen Anschnallpflicht in neu zugelassenen Bussen aufgrund einer sachgleichen öffentlichen Petition bereits geprüft und beschlossen habe, die Petition den Landesvolksvertretungen zuzuleiten, soweit die Einführung einer allgemeinen Anschnallpflicht in Schulbussen begehrt wurde. Zudem wurde ihr die entsprechende Begründung zu der Beschlussempfehlung des Petitionsausschusses übersandt, der

noch Pet 1-17-12-9201-001348

der 16. Deutsche Bundestag in seiner 232. Sitzung am 8. September 2009 zugestimmt hatte. Die Petentin ist mit diesem Bundestagsbeschluss nicht einverstanden.

Zur Begründung des Anliegens wird im Wesentlichen ausgeführt, dass nur der Bundesgesetzgeber eine generelle Anschnallpflicht einführen könne, da es in seiner Gesetzgebungskompetenz liege, keine Ausnahmen von der Gurtausrüstungspflicht nach § 21a Abs. 1 Satz 1 Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) mehr zuzulassen und auch § 35a der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung (StVZO) entsprechend zu ändern. Eine Ausnahme von der Anschnallpflicht sei bei Schulbussen vom Unfallgeschehen her nicht vertretbar. Zum einen würden Schulbusse über Land mehr als 60 km/h fahren. Zum anderen seien gerade stehende Kinder bei Auffahrunfällen oder Bremsmanövern besonders gefährdet.

Ferner werde im so genannten freigestellten Schülerverkehr von der Möglichkeit, vertraglich zu vereinbaren, dass nur mit Sicherheitsgurten ausgestattete Busse eingesetzt werden dürfen, in der Praxis unter Hinweis auf die bundesgesetzlich zugelassenen Ausnahmen nicht Gebrauch gemacht. Dies führe zu einer Verschiebung der Verantwortlichkeiten zu Lasten der beförderten Kinder.

Für den Schulbusverkehr müssten jedoch die gleichen Sicherheitsanforderungen gelten wie für den Reiseverkehr. Zur Erhöhung der Sicherheit im Schulbusverkehr müsse der Bundesgesetzgeber eine generelle Anschnallpflicht in Schulbussen einführen, damit die Länder und Kommunen von den bestehenden Ausnahmegründen keinen Gebrauch mehr machen könnten. Solange es Ausnahmen für Schulbusse gebe, werde aus Kostengründen zu Lasten der Sicherheit der Kinder auf diese zurückgegriffen.

Darüber hinaus werde als Sofortmaßnahme ein Verbot von Stehplätzen im sogenannten freigestellten Schülerverkehr und eine entsprechende Änderung der Vorschriften des § 22 der Verordnung über den Betrieb von Kraftfahrunternehmen im Personenverkehr (BOKraft), des § 43 des Personenbeförderungsgesetzes (PBefG) und des § 1 Nr. 4d der Verordnung über die Befreiung bestimmter Beförderungsfälle

noch Pet 1-17-12-9201-001348

von den Vorschriften des Personenbeförderungsgesetzes (Freistellungsverordnung) gefordert.

Im so genannten freigestellten Schülerverkehr würden in der Praxis häufig zu viele Stehplätze ausgewiesen, da nicht berücksichtigt werde, dass sich Kinder raumgreifender bewegen als Erwachsene und ferner oftmals Schulranzen, Sporttaschen, Musikinstrumente etc. mit sich führten. Die Kinder würden daher in überfüllte Busse gepresst, was insbesondere für kleinere Kinder Verletzungsgefahren beim Abbremsen berge. Aufgrund der ungesicherten Kinder auf Stehplätzen komme es – wie in der letzten Zeit gehäuft – immer wieder zu tragischen Unfällen. Des Weiteren müsse § 1 Nr. 4d Freistellungsverordnung aufgehoben werden, da im so genannten freigestellten Schülerverkehr die gleichen Sicherheitsanforderungen gelten müssten wie bei der normalen Personenbeförderung. In der Praxis würden jedoch an die Schulbusunternehmer geringere Anforderungen im Hinblick auf die fachliche Eignung, persönliche Zuverlässigkeit und finanzielle Leistungsfähigkeit des Betriebes (vgl. § 13 PBefG, § 48 Fahrerlaubnis-Verordnung [FeV]) gestellt. Zudem existierten geringere Anforderungen an die Sicherheit und technische Überprüfung der Fahrzeuge, so dass diese nicht jährlich zum TÜV müssten. Es dürfe jedoch nicht auf Kosten der Sicherheit der Kinder gespart werden. Wenn der Bund einheitliche Sicherheitsanforderungen schaffe, würden vor Ort auch Wettbewerbsverzerrungen zwischen Bussen im öffentlichen Nahverkehr und im so genannten freigestellten Schülerverkehr vermieden.

Wegen der weiteren Einzelheiten des Petentenvortrags wird auf den Inhalt der Akten verwiesen.

Das Ergebnis der parlamentarischen Prüfung stellt sich unter Einbeziehung einer zu den Eingaben eingeholten Stellungnahme des Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) zusammengefasst wie folgt dar:

noch Pet 1-17-12-9201-001348

Der Petitionsausschuss weist zunächst auf den vom Bundesgesetzgeber vorgegebenen rechtlichen Rahmen für die Schülerbeförderung hin:

Nach dem Personenbeförderungsrecht bestehen folgende Möglichkeiten, Schüler in Bussen vom Wohnort zur Schule und zurück zu befördern:

- im allgemeinen Linienverkehr gemäß § 42 PBefG (zwischen den jeweils nächstgelegenen Haltestellen);
- als Schülerfahrten gemäß § 43 Nr. 2 PBefG (Sonderform des Linienverkehrs zwischen Wohnort und Lehranstalt);
- im so genannten – von den Vorschriften des PBefG – freigestellten Schülerverkehr gemäß § 57 Abs. 1 Nr. 8 PBefG, § 1 Nr. 4d der Freistellungsverordnung zum PBefG).

Die bei den beiden letztgenannten Beförderungsarten eingesetzten Busse werden im allgemeinen Sprachgebrauch als „Schulbusse“ bezeichnet.

§ 22 Abs. 2 BOKraft stellt es in das Ermessen der Genehmigungsbehörde, die Zulässigkeit von Stehplätzen bei einem Linienverkehr mit Kraftomnibussen, der nicht Orts- oder Nachbarortslinienverkehr ist, ganz oder teilweise auszuschließen.

Gemäß § 35a Abs. 6 StVZO gilt für Kraftomnibusse, die sowohl für den Einsatz im Nahverkehr als auch für stehende Fahrgäste gebaut sind, eine Ausnahme von der grundsätzlichen Pflicht zur Ausrüstung mit Sicherheitsgurten. Dies sind vor allem Busse, die im allgemeinen Linienverkehr gemäß § 42 PBefG eingesetzt werden. Dementsprechend besteht gemäß § 21a Abs. 1 Satz 2 Nr. 4 StVO bei Fahrten in Kraftomnibussen, bei denen die Beförderung stehender Fahrgäste erlaubt ist, auch keine Anschnallpflicht.

Bei den so genannten „Schulbussen“ ist es jedoch möglich, vertraglich zu vereinbaren, dass nur mit Sicherheitsgurten ausgerüstete Busse zum Einsatz kommen und nur „angegurtete Fahrgäste“ befördert werden dürfen. Hierfür sind die Schulträger bzw. die Aufgabenträger der Schüler- und Kinderbeförderung in den Ländern, denen

noch Pet 1-17-12-9201-001348

grundsätzlich die Ausgestaltung der konkreten Beförderungsbedingungen im Schulbusverkehr obliegt, zuständig.

Der vor einigen Jahren durch das BMVBS gemeinsam mit den Ländern erarbeitete und zwischenzeitlich aktualisierte „Anforderungskatalog für Kraftomnibusse (KOM) und Kleinbusse (Pkw), die zur Beförderung von Schülern und Kindergartenkindern besonders eingesetzt werden“ (Verkehrsblatt 2005, Seite 604) eröffnet die Möglichkeit, bei Vertragsabschluss zwischen Schulträger und Beförderungsunternehmen – entsprechend den Erfordernissen und Möglichkeiten der jeweiligen Länder – eine verkehrssichere Schülerbeförderung zu gewährleisten.

Das BMVBS sah in seiner Stellungnahme keine Notwendigkeit für eine Änderung der bundesrechtlichen Vorschriften, weil die weitaus meisten Schüler im allgemeinen Linienverkehr befördert würden. Die Forderungen der Petenten wären nur insoweit zu begründen, wenn bei der Beförderung mit Schulbussen größere Gefahren bestünden als bei der Beförderung im allgemeinen Linienverkehr. Hierfür bestünden jedoch keine Anhaltspunkte.

Darüber hinaus hätten die zuständigen Behörden in den Ländern die Möglichkeit, im Schulbusverkehr generell oder in begründeten Einzelfällen dafür zu sorgen, dass die von den Petenten aufgezeigten Gefahren bei Überfüllung von Bussen vermieden werden oder sogar nur Busse eingesetzt werden, die mit Sicherheitsgurten ausgerüstet sind. Diese Entscheidung sollte der Bundesgesetzgeber den zuständigen Landesbehörden nicht abnehmen, zumal hierbei nicht unerhebliche Mehrkosten entstünden.

Soweit die Petenten sich ferner darüber beklagen, dass im freigestellten Schülerverkehr geringere Sicherheitsanforderungen bestehen und daher die Aufhebung der Freistellungsregelung in § 1 Nr. 4d der Freistellungsverordnung fordern, hat das BMVBS Folgendes mitgeteilt:

Es sei zutreffend, dass ein Busunternehmen, das einen freigestellten Schülerverkehr durchführt, mangels Genehmigungspflicht nicht zwingend die subjektiven Zulas-

noch Pet 1-17-12-9201-001348

sungsvoraussetzungen (Sicherheit und Leistungsfähigkeit des Betriebs, Zuverlässigkeit, fachliche Eignung) erfüllen muss (vgl. § 13 Abs. 1 PBefG). In der Praxis würden diese Beförderungen jedoch meist von Unternehmen durchgeführt, die schon aus anderen Gründen über eine Genehmigung verfügen und deshalb die genannten Anforderungen einhalten. Teilweise verlangen die für den Schulbusverkehr zuständigen Behörden auch einen entsprechenden Nachweis. Seitens des BMVBS werde zurzeit geprüft, die Freistellungstatbestände des § 1 Nr. 4 der Freistellungsverordnung in dem Sinne einzuschränken, dass Busunternehmer jedenfalls die subjektiven Zulassungsvoraussetzungen erfüllen müssen. Eine entsprechende Änderung könnte im Zuge der Anpassung des deutschen Rechts an die europäische Berufszugangsverordnung – Verordnung (EG) Nr. 1071/2009 vom 21. Oktober 2009 zur Festlegung gemeinsamer Regeln für die Zulassung zum Beruf des Kraftverkehrsunternehmers und zur Aufhebung der Richtlinie 96/26/EG des Rates (ABl. EU Nr. L 300 S. 51) – vorgenommen werden.

Die Annahme, dass Fahrer von Omnibussen im freigestellten Schülerverkehr geringere Anforderungen erfüllen müssen als andere Fahrer von Omnibussen, die im Rahmen genehmigungspflichtiger Verkehre eingesetzt werden, sei nicht zutreffend. Alle Fahrer von Omnibussen benötigten eine Fahrerlaubnis der Klasse D oder D1. Die Anforderungen an diese Fahrerlaubnis umfassten die Anforderungen an die Fahrerlaubnis zur Fahrgastbeförderung (§ 48 FeV). Fahrer von Omnibussen, die im Rahmen genehmigungspflichtiger Verkehre eingesetzt werden, benötigten deshalb keine zusätzliche Fahrerlaubnis zur Fahrgastbeförderung (vgl. § 48 Abs. 1 Nr. 4 FeV).

Auch im Rahmen der Berufskraftfahrerqualifikation bestünden für Fahrer von Omnibussen (D, D1) im freigestellten Schülerverkehr keine geringeren Anforderungen als für andere Fahrer von Omnibussen. Den Fahrerinnen und Fahrern werde im Rahmen der Grund- und Weiterbildung verdeutlicht, dass sie für die Sicherheit der Fahrgäste, insbesondere auch für bestimmte Fahrgastgruppen, wie z. B. Behinderte oder Kinder, verantwortlich sind. Darunter falle die sichere Beherrschung des Fahrzeugs un-

noch Pet 1-17-12-9201-001348

ter den verschiedensten Bedingungen im Straßenverkehr, verbunden mit der Fähigkeit, das Fahrzeug mit all seinen technischen Möglichkeiten genau zu kennen, ebenso wie Sorgfaltspflichten gegenüber den Fahrgästen.

Darüber hinaus sei seitens des BMVBS gemeinsam mit den Ländern ein „Merkblatt für die Schulung von Fahrzeugführern für die Beförderung von Schülern“ erarbeitet und im Verkehrsblatt (VkBl. 2005, Seite 609) veröffentlicht worden, das speziell auf die Besonderheiten bei der Schülerbeförderung eingeht. Dieses Merkblatt könne als Unterrichtsleitfaden für Weiterbildungsmaßnahmen von Busfahrern, die Schüler befördern, dienen.

Ferner sei nicht zutreffend, dass für Omnibusse, die im freigestellten Schülerverkehr eingesetzt werden, geringere Anforderungen an die technische Überwachung bestehen. So seien insbesondere die Fristen für die Hauptuntersuchung und Sicherheitsüberprüfung einheitlich für alle Omnibusse geregelt (vgl. § 29 StVZO i. V. m. Anlage VIII).

Nach Ansicht des Petitionsausschusses sind die Gewährleistung der Sicherheit im Straßenverkehr sowie ein an den höchsten Sicherheitsgrundsätzen orientierter Schülertransport von höchster Priorität.

Der Ausschuss begrüßt das Engagement der Petenten zur Verbesserung der Sicherheit bei der Schülerbeförderung und vertritt die Auffassung, dass fehlende finanzielle Ressourcen nicht zu Lasten der Sicherheit und des Wohls von Schulkindern gehen dürfen.

Der Petitionsausschuss macht in diesem Zusammenhang auf die negativen Ergebnisse des vom Allgemeinen Deutschen Automobil-Club e. V. (ADAC) im Jahr 2010 durchgeführten Tests „Mit dem Bus zur Schule“ aufmerksam. Ausweislich des ADAC-Schulbustests 2010 seien – wie bereits bei den Studien in den Jahren 2008 und 2009 – die Beschwerden und Bedenken der Eltern hinsichtlich unzureichender Sicherheitsstandards bei der Schülerbeförderung bestätigt worden. Von insgesamt 36 untersuchten Strecken sei ein Viertel mit „mangelhaft“ bewertet worden; lediglich

noch Pet 1-17-12-9201-001348

auf zwei Strecken sei die erlaubte Höchstgeschwindigkeit eingehalten worden. Neben den Tempoverstößen bemängelte der ADAC u. a. oftmals überfüllte Busse, die zudem Sicherheitsdefizite aufwiesen. So gebe es beim Ein- und Aussteigen häufig ein Gedränge um die nicht ausreichend vorhandenen Sitzplätze. Ferner seien die Busse oft dermaßen überfüllt, dass Schüler verbotenerweise in den Bereichen der Türen oder unmittelbar vor der Windschutzscheibe im Blickfeld des Fahrers stehen müssten. Dies stoße angesichts der Tatsache, dass Kinder laut Gesetz in privaten Pkws angeschnallt und auf Kindersitzen befördert werden müssten, auf Unverständnis der Eltern.

Von Seiten des ADAC werden anlässlich des Schultests verschiedene Forderungen an den Gesetzgeber, an die Auftraggeber/Betreiber, Verkehrsbehörden, Busunternehmen/Fahrer, Hersteller sowie Schulen und Eltern angeregt. So spricht sich der ADAC u. a. für die gesetzliche Verankerung bundesweit einheitlicher Regelungen zur Schülerbeförderung mit klaren Sicherheits- und Qualitätsanforderungen aus.

Nach den vorangegangenen Ausführungen sowie auch angesichts der zunehmenden Konzentration von Schulen auf weniger Standorte und den damit verbundenen immer längeren Fahrzeiten für Kinder in ländlichen Räumen erscheint nach Ansicht des Petitionsausschusses eine Prüfung angezeigt, ob die Sicherheit der Schülerbeförderung möglicherweise eine noch stärkere Berücksichtigung und gesetzliche Verankerung auf Bundesebene erfahren sollte.

Der Petitionsausschuss empfiehlt daher, die Petition der Bundesregierung – dem BMVBS – als Material zu überweisen, um diese auf das Anliegen der Petition besonders aufmerksam zu machen. Weiterhin empfiehlt er, die Petition den Fraktionen des Deutschen Bundestages zur Kenntnis zu geben, weil sie als Anregung für eine parlamentarische Initiative geeignet erscheint.