



Katholisches Schulwerk in Bayern					
Repr.					Zentr. I
z. K.	W. G. G. A. N. D. S. M.				Zentr. II
Verbit.	Eing. 16. April 2014				Zentr. III
AV					
Bemerkung:	Sicherheitsüberprüfung				
P. I.	P. II.	P. III.	P. IV.	P. V.	Sonstige:

Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur • 11030 Berlin

Herrn
Prof. Dr. Ernst Fricke
c/o Katholisches Schulwerk in Bayern
Adolf-Kolping-Str. 4
80336 München

Dorothee Bär, MdB
Parlamentarische Staatssekretärin
beim Bundesminister für Verkehr
und digitale Infrastruktur

HAUSANSCHRIFT
Invalidenstraße 44
10115 Berlin

POSTANSCHRIFT
11030 Berlin

TEL +49 (0)30 18-300-2300
FAX +49 (0)30 18-300-2319

psts-b@bmvi.bund.de
www.bmvi.de

Betreff: Sicherheit von Kindern in Schulbussen

Bezug: Ihr Schreiben vom 04.02.2014
Aktenzeichen: LA 25/7381.4/8-21
Datum: Berlin, 09. APR. 2014
Seite 1 von 1

Sehr geehrter Herr Prof. Dr. Fricke,

Herr Bundesminister Dobrindt dankt Ihnen für Ihr Schreiben vom 04.02.2014. Er hat mich gebeten, Ihnen zu antworten.

Der Petitionsausschuss des Deutschen Bundestages hat das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur gebeten, über die weitere Sachbehandlung zu berichten. Dieser Bitte bin ich mit Schreiben vom 11.02.2014 nachgekommen.

Eine Kopie meiner Stellungnahme ist beigelegt.

Mit freundlichen Grüßen


Dorothee Bär





Bundesministerium
für Verkehr und
digitale Infrastruktur

Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur • 11030 Berlin

Vorsitzende des Petitionsausschusses
Frau Kersten Steinke MdB
Deutscher Bundestag
Platz der Republik 1
11011 Berlin

Betreff: Sicherheit im Straßenverkehr
hier: Petition EVO Elternvereinigung an den Gymnasien und
Realschulen der Orden und anderer freier katholischer Schul-
träger in Bayern, Frau Monika Endraß, 80336 München, vom
06.11.2009

Bezug: Ihr Schreiben vom 12.12.2012, Pet 1-17-12-9201-001348
Aktenzeichen: LA 25/7381.4/8-21
Datum: Berlin, 11. FEB. 2013
Seite 1 von 1

Sehr geehrte Frau Vorsitzende,

liebe Kollegin Steinke,

Ihrer Bitte, dem Petitionsausschuss des Deutschen Bundestag über die
weitere Sachbehandlung zu berichten, komme ich hiermit gerne nach.
Als Anlage erhalten Sie eine Stellungnahme der Abteilung Landver-
kehr.

Mit freundlichen Grüßen

Inve Dorothee Bär

Dorothee Bär, MdB
Parlamentarische Staatssekretärin
beim Bundesminister für Verkehr
und digitale Infrastruktur

HAUSANSCHRIFT
Invalidenstraße 44
10115 Berlin

POSTANSCHRIFT
11030 Berlin

TEL +49 (0)30 18-300-2300
FAX +49 (0)30 18-300-2319

psts-b@bmvf.bund.de
www.bmvf.de



Abteilung Landverkehr
LA 25/7381.4/8-21

1. Anlass der Stellungnahme

Die Petenten verfolgen mit ihrer Eingabe vor allem die Einführung einer Anschnallpflicht in Schulbussen und das Verbot von Stehplätzen im freigestellten Schülerverkehr. Ferner wird die Aufhebung des § 1 Satz 1 Nummer 4 Buchstabe d der Verordnung über die Befreiung bestimmter Beförderungsfälle von den Vorschriften des Personenbeförderungsgesetzes (nachfolgend als „Freistellungsverordnung“ bezeichnet) gefordert, damit gleiche Anforderungen an die Sicherheit der Fahrzeuge und an die Überprüfung der Fahrer gestellt werden wie bei der normalen Personenbeförderung

Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) hat zu der Eingabe mit Schreiben vom 21.04.2010 Stellung genommen. Dabei wurde insbesondere darauf hingewiesen, dass bei der Beförderung mit Schulbussen keine größere Gefahren bestehen als bei der Beförderung im allgemeinen Linienverkehr. Die zuständigen Behörden in den Ländern verfügten über die Möglichkeit, im Schulbusverkehr generell oder in begründeten Einzelfällen dafür zu sorgen, dass eine Überfüllung von Bussen vermieden wird oder sogar nur Busse eingesetzt werden, die mit Sicherheitsgurten ausgerüstet sind. Die Regelung des Schülerverkehrs nach § 1 Nummer 4 Buchstabe d Freistellungsverordnung habe auch nicht zur Folge, dass für Fahrer und Fahrzeuge geringere Anforderungen bestehen als im allgemeinen Linienverkehr.

Der Petitionsausschuss des Deutschen Bundestages hat empfohlen, die Petition der Bundesregierung als Material zu überweisen und den Fraktionen des Deutschen Bundestages zur Kenntnis zu geben. Der Deutsche Bundestag hat in der Sitzung am 22.11.2012 der Empfehlung des Petitionsausschusses zugestimmt.

In der Begründung seiner Beschlussempfehlung führt der Petitionsausschuss aus, dass nach seiner Ansicht die Gewährleistung der Sicherheit im Straßenverkehr sowie ein an den höchsten Sicherheitsgrundsätzen orientierter Schülertransport von höchster Priorität seien. Fehlende finanzielle Ressourcen dürften nicht zu Lasten der Sicherheit und des Wohls von Schülern gehen. Im Hinblick auf die negativen Ergebnisse des vom Allgemeinen Deutschen Automobilclub e. V. (ADAC) im Jahr 2010 durchgeführten Tests „Mit dem Bus zur Schule“ und angesichts der zunehmenden Konzentration von Schulen auf weniger Standorte und den damit verbundenen immer längeren Fahrzeiten für Kinder in ländlichen Räumen erscheine eine Prüfung angezeigt, ob die Sicherheit der Schülerbeförderung möglicherweise eine noch stärkere Berücksichtigung und gesetzliche Verankerung auf Bundesebene erfahren sollte.

Mit Schreiben vom 12.12.2012 bittet der Petitionsausschuss darum, über die weitere Sachbehandlung schriftlich innerhalb eines Jahres zu berichten.

4. Weitere Sachbehandlung

Das BMVI hat den Ländern den Beschluss des Deutschen Bundestages zur Kenntnis gegeben und um Vorschläge gebeten, in welchen Bereichen Verbesserungsbedarf auf Bundesebene gesehen wird. Unter Berücksichtigung dieser Stellungnahmen ist Folgendes zu bemerken:

a) Einführung einer Anschnallpflicht

Die Forderung nach einer Anschnallpflicht wird so verstanden, dass im Schulbusverkehr (freigestellter Schülerverkehr, Schülerbeförderungen im besonderen Linienverkehr) nur Fahrzeuge eingesetzt werden, die mit Sicherheitsgurten ausgerüstet sind. Allerdings differenzieren die Elterninitiativen oft nicht genau zwischen dem Schulbusverkehr und der Beförderung von Schülern im allgemeinen Linienverkehr. So werden als „Schulbusse“ manchmal auch Linienbusse angesehen, die vor und nach dem Unterricht besonders intensiv durch Schüler genutzt werden, bei denen aber auch die Beförderung anderer Personen möglich ist.

Geltende Rechtslage:

Die Ausrüstung mit Sicherheitsgurten (Beckengurte) ist nach § 35a Absatz 3, 4 und 6 Straßenverkehrs-Zulassungsordnung (StVZO) seit dem 1.10.1999 für neue Omnibusse mit mehr 3,5 t zulässiger Gesamtmasse obligatorisch. Eine generelle Ausnahme gilt für Omnibusse, die sowohl für den Einsatz im Nahverkehr als auch für die Beförderung stehender Fahrgäste gebaut werden (Stadtbusse, Mischbusse). Sind Sicherheitsgurte vorhanden, sind diese nach § 21a Absatz 1 Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) während der Fahrt anzulegen, wenn die Nutzung von Stehplätzen untersagt ist (§ 21a Absatz 1 Nr. 4 StVO).

Eine gesetzliche Verpflichtung, im Schulbusverkehr nur Busse mit Sicherheitsgurten einzusetzen, besteht derzeit nicht.

Stellungnahme der Länder:

Alle Länder haben sich gegen die Einführung einer gesetzlichen Verpflichtung ausgesprochen, den Einsatz von mit Sicherheitsgurten ausgerüsteten Omnibussen verbindlich vorzuschreiben. Dabei wurden insbesondere folgende Gesichtspunkte hervorgehoben:

- Im allgemeinen Linienverkehr ist eine Anschnallpflicht nicht praxisgerecht. Viele Fahrgäste fahren insbesondere im städtischen Bereich nur wenige Stationen mit, so dass ein häufiger Fahrgastwechsel erfolgt. Auf die Nutzung von Stehplätzen kann aus Kapazitätsgründen nicht verzichtet werden.
- Der Einsatz von Bussen mit Sicherheitsgurten im Schulbusverkehr würde die Sicherheit der Schüler nicht wesentlich erhöhen. Es wurde darauf hingewiesen, dass sich erfahrungsgemäß ein großer Anteil der Unfälle im Bereich des Ein- und Ausstiegs an Haltestellen ereignen.
- Die Anschnallpflicht wäre durch eine Begleitperson zu überwachen und durchzusetzen. Das Fahrpersonal sei nicht in der Lage, diese Aufgabe zu übernehmen.
- Eine Umsetzung der genannten Maßnahmen würde erhebliche Mehrkosten verursachen, die in keinem angemessenen Verhältnis zur möglichen Sicherheitsverbesserung stünden.

setzen, in denen keine stehenden Schüler befördert werden dürfen. Diese Entscheidung hierüber sollte den Schulbehörden überlassen bleiben.

Das BMVI hält ein bundesrechtliches Verbot von Stehplätzen im freigestellten Schülerverkehr ebenfalls nicht für sachgerecht. Für Schüler, die eine längere Fahrtstrecke zurücklegen müssen, sollte in der Regel ein Sitzplatz zur Verfügung stehen. Dies sicherzustellen ist jedoch Aufgabe der Schulbehörde. Mängel im Verwaltungsvollzug rechtfertigen es nicht, die Beförderung stehender Schüler von vornherein auszuschließen.

Strengere Standards für den freigestellten Schülerverkehr sind auch deshalb problematisch, weil die Masse der Schulkinder im allgemeinen Linienverkehr befördert wird. Dort besteht, wie von den Ländern zutreffend ausgeführt wird, keine Möglichkeit, nur sitzende Fahrgäste zu befördern.

c) Reduzierung der zulässigen Anzahl von Stehplätzen

Ein häufiger Anlass von Beschwerden sind angeblich überfüllte Busse. Es wird beklagt, dass von den Schulträgern aus Kostengründen keine ausreichenden Beförderungskapazitäten vorgegeben werden, was zu einer zu hohen Auslastung der Stehplätze führen würde. Auch sei die Berechnung der Stehplätze für Kinder mit Schulranzen nicht angemessen. Die Verkehrsunternehmen stehen häufig auf dem Standpunkt, dass alle für den Bus ausgewiesenen Stehplätze ausgenutzt werden dürfen. Engpässe würden vor allem durch das undisziplinierte Verhalten der Schüler verursacht werden.

Geltende Rechtslage:

In Omnibussen dürfen nach § 34a Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung (StVZO) nicht mehr Personen befördert werden, als in der Zulassungsbescheinigung vorgesehen ist. Durch diese Vorschrift wurden die international geltenden Bestimmungen der Richtlinie 2001/85/EG für die Sitz- und Stehplatzermittlung in das nationale Recht übernommen. Diese Vorschrift hat sicherheitstechnische Gründe, da sie Überladungen dieser Fahrzeuge durch Personen und Gepäck auch in Verkehrsspitzenzeiten verhindert. Die ermittelten und für zulässig erklärten Stehplätze stellen somit ein Maximum dar, das jederzeit im Einsatz der Busse unterschritten werden kann.

So wird auch im Anforderungskatalog für Kraftomnibusse (KOM) und Kleinbusse (Pkw), die zur Beförderung von Schülern und Kindergartenkindern besonders eingesetzt werden (als Anlage beigelegt), auf Folgendes hingewiesen:

„2.8.3 Nutzung der maximal zulässigen Stehplätze

Ob und in welcher Anzahl die im Fahrzeugschein bzw. in der Zulassungsbescheinigung Teil I ausgewiesenen und im KOM angeschriebenen Stehplätze genutzt werden dürfen, ist vom Einzelfall abhängig und vom Aufgabenträger der Schüler- oder Kinderbeförderung festzulegen.

Gründe für eine niedrigere Ausnutzung der maximal zulässigen Stehplätze können z. B. sein:

- Alter der Schüler,
- Häufigkeit und Dauer der starken Stehplatzbelegung,

- Der Vollzug dieser Regelung erfordert einen hohen zusätzlichen Personalaufwand. Es wird befürchtet, dass die Genehmigungsbehörden sehr stark in Dauerkonflikte zwischen Eltern, Verkehrsunternehmen und Aufgabenträgern einbezogen werden.
- Die Formulierung wird als zu weitgehend angesehen. Ähnlich wie in § 22 Absatz 2 BO-Kraft beim Überlandlinienverkehr könnte allenfalls eine anlassbezogene Prüfung in Betracht kommen. Außerdem sollte sich die Prüfungspflicht nur auf solche Linien beziehen, bei denen überwiegend Schüler befördert werden.

Das BMVI kann sich der kritischen Auffassung der Länder nicht verschließen. Die vorgeschlagene Regelung würde voraussichtlich dazu führen, dass in vielen Streitfällen künftig die Genehmigungsbehörden angerufen werden. Diese wären jedoch wegen der Unkenntnis der örtlichen Situation nur mit einem sehr hohen Aufwand in der Lage, die ihr zugeordnete Funktion als Streitschlichter zu erfüllen.

Das BMVI ist mit den Ländern der Auffassung, dass die derzeitigen bundesrechtlichen Regelungen ausreichen, um sachgerechte Lösungen zu erzielen. Sollte es zu Missständen kommen, müssen die zuständigen Landesbehörden (Schulbehörden, Aufgabenträger) ihre Verantwortung wahrnehmen.

d) Änderung der Freistellungsverordnung

Ergänzend zur Stellungnahme vom 21.01.2010 wird darauf hingewiesen, dass § 1 Satz 1 Nummer 4 Freistellungsverordnung zwischenzeitlich geändert wurde. Durch den neuen Satz 2 in § 1 Freistellungsverordnung wurden für alle in Nummer 4 genannten entgeltlichen Beförderungen mit einem Kraftomnibus einschränkende Voraussetzungen eingeführt. Die Verordnungsänderung dient dazu, die Freistellungsverordnung an die europäische Berufszugangsverordnung (Verordnung (EG) Nr. 1071/2009 des Europäischen Parlaments und des Rates 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. L 300 vom 14.11.2009, S. 51) anzupassen.

Die Verordnungsänderung hat für den Schulbusverkehr folgende Auswirkungen:

Verwendet der Unternehmer einen Omnibus, mit dem ausschließlich Schülerbeförderungen durchgeführt werden, entfällt die bisherige Freistellung. Der Unternehmer benötigt künftig eine (Sonder-) Liniengenehmigung nach dem Personenbeförderungsgesetz.

Wird die Schülerbeförderung mit einem Omnibus durchgeführt, für den der Unternehmer bereits eine Genehmigung nach dem Personenbeförderungsgesetz besitzt, benötigt er wie bisher keine weitere Genehmigung. So kann z.B. ein Bus, der von dem Unternehmer im Gelegenheitsverkehr eingesetzt wird, auch für Schülerbeförderungen verwendet werden.

Mit dieser Rechtsänderung wird gewährleistet, dass der Unternehmer, der einen Schulbusverkehr durchführt, in der Regel auch die subjektiven Zulassungsvoraussetzungen (Zuverlässigkeit, fachliche Eignung, Leistungsfähigkeit) erfüllen muss. Ausnahmen hiervon sind nur in dem europarechtlichen Rahmen zugelassen.