

Antwort der Bundesregierung

auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Dr. Anton Hofreiter, Peter Hettlich, Ulrike Höfken, weiterer Abgeordneter und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN – Drucksache 16/10213 –

Sichere Beförderung von Schülern und Kindergartenkindern

Vorbemerkung der Fragesteller

Einer aktuellen Studie des ADAC und der Polizei in Baden-Württemberg, Bayern, Hessen, Niedersachsen und Rheinland-Pfalz zufolge sind zahlreiche Schulbusse in Deutschland mit erheblichen Mängeln unterwegs. Allein im Rahmen einer Kontrolle wurden drei Busse als nicht betriebssicher sofort aus dem Verkehr gezogen. Bei 18 Fahrten in fünf Bundesländern haben die Tester außerdem festgestellt, dass die Kapazitäten der Busse falsch berechnet sind. Die kontrollierenden Beamten hatten den Eindruck völlig überfüllter Busse, obwohl die (freiwillige) Stehplatzquote von 70 Prozent gar nicht überschritten wurde. In der Quotenberechnung werden bislang die voluminösen Schultaschen nicht mit erfasst, die mit im Bus transportiert werden. Deshalb ist in der Regel bereits bei 70 bis 80 Prozent der vereinbarten Stehplatzquote die zumutbare Obergrenze erreicht. Obwohl es verboten ist, müssten deshalb viele Kinder auf den Stufen im Türbereich stehen. Riskant sind laut Studie auch die Drängeleien um einen Platz im Bus. Dabei hatten sich in der Vergangenheit mehrfach Unfälle ereignet. Im sächsischen Schöneck fiel ein Mädchen im Gedränge vor dem Bus hin und wurde überfahren. Im bayerischen Abensberg wurde ein Achtjähriger in der Tür eingeklemmt, mitgeschleift und getötet.

Angesichts der zunehmenden Konzentration der Schulen und Kindergärten in ländlichen Räumen auf weniger Standorte werden die Fahrzeiten für die Kinder und Jugendlichen in den Flächenländern immer länger und die Problematik verschärft sich. In Rheinland-Pfalz zum Beispiel werden in Kommunen wie Bitburg-Prüm oder Trier-Saarburg die Kinder ausschließlich mit den Linien des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) zu den Grund- und weiterführenden Schulen befördert, dabei sind 40 Minuten für einen Fahrweg oft normal. Bereits nach der zweiten Haltestelle des Busses gibt es häufig keine Sitzplätze mehr, Sicherungssysteme wie Sicherheitsgurte sind selbst im außerörtlichen Busverkehr mit hohen Geschwindigkeiten nicht vorhanden. Sogar Kindergartenkinder werden dort ohne Aufsichtspersonen in den Linienbussen befördert. Schulbusse, die wenigstens einige wenige zusätzliche Sicherheitsanforderungen erfüllen, gibt es in vielen Bundesländern und Kommunen gar nicht mehr.

Der Entwurf des neuen Schulgesetzes in Rheinland-Pfalz sieht keinerlei Verbesserungen vor, obwohl die Beschwerden von Seiten der Elternvertreter und

*** Wird nach Vorliegen der lektorierten Druckfassung durch diese ersetzt.**

der Landesschülervertretung seit Jahren nicht abreißen. In den Gebietskörperschaften bemühen sich die Eltern um private Lösungen, teils unterstützt von den Verwaltungen oder der Caritas. Senioren sollen angeworben werden, um die Kinder zu begleiten. Damit können punktuell die größten Missstände gelindert, aber das Fehlen klarer Vorschriften nicht ersetzt werden.

Bis heute hat der Bund keine ausreichenden Rahmenbedingungen zur Sicherung der Kindergartenkinder- und Schülertransporte erlassen. Anschnallpflichten gibt es für den Transport von Kindern im privaten Pkw, nicht jedoch in den (Schul-)Bussen. Ebenso wenig sind besondere Sicherheitsanforderungen wie zusätzliche Spiegel, rückwärtige Kameras oder eine Stehplatzquote verbindlich vorgesehen.

Das Problem der Sicherheit der Kinderbeförderung wird auf die Busfahrer/-innen, Unternehmen und Eltern oder gar die Kinder und Jugendlichen selbst abgeschoben. Ebenso reichen die Kommunen die Verantwortung aus finanziellen Gründen an die Länder oder an die Bundesregierung weiter. Seit Jahren passiert nichts.

Doch gerade die Busunternehmen können dieser Verantwortung nicht gerecht werden. Sie stehen unter zunehmenden Wettbewerbsdruck und können nicht in der Lage sein, einzelbetrieblich freiwillige Leistungen wie Sitzplätze für jedes Kind oder Gurte anzubieten und durch finanzielle Einbußen die Konkurrenzfähigkeit zu verlieren, solange die Mitwettbewerber die Busse vollstopfen dürfen. Ohne klare gesetzliche Regeln ist keine Verbesserung zu erwarten. Busfahrer/-innen müssen heute neben ihrer Fahrtätigkeit, für die sie ausgebildet und bezahlt werden, auch noch die Aufgabe schultern, die große Anzahl von Kindern und Jugendlichen in ihrem Bus zur nötigen Disziplin zu bringen. Oft fliegen Gegenstände durch die Fahrzeuge, Kinder streiten und schlagen sich, fallen durcheinander und der Lärm stellt eine große Belastung für alle Beteiligten dar. Die Fahrer müssen auch noch darauf achten, dass die richtigen Abholer die kleinen Kinder an den Haltestellen empfangen und die Kleinen nicht an den falschen Haltestellen den Bus verlassen. Auch das Gedränge an den Haltepunkten führt oft zu gefährlichen Situationen, auch hier gibt es keine verbindlichen Vorschriften wie z. B. Absperrvorrichtungen zur Vermeidung solcher Gefahrenmomente.

Die Busfahrer/-innen haben entsprechend kaum die Möglichkeit, sich vernünftig auf den Straßenverkehr zu konzentrieren. Oft fahren sie an den Straßenrand, um die Kinder zur Ruhe zu bringen – in einigen Bundesländern wie Rheinland-Pfalz immer unter dem Druck der Einhaltung der offiziellen Fahrpläne des ÖPNV. Es ist nur eine Frage der Zeit, dass aus einer solch fahrlässig ungeregelten Sicherheitslage weitere größere Unfälle entstehen.

Berichten zufolge weichen immer mehr Schülerinnen und Schüler auf Pkw aus und werden von ihren Eltern zur Schule gebracht. Dadurch entsteht auch eine Zunahme von Verkehrsbelastung auf den Straßen und vor den Schulen. Die Kosten und der erhebliche Zeitaufwand belasten die Eltern. Ländliche Räume werden wegen der desolaten Mobilitäts- und Transportsituation von Kindern und Jugendlichen immer unattraktiver für junge Familien. Studien belegen zudem, dass die belastende Bussituation die Schulleistung verschlechtert. Viele schwächere Kinder, besonders Mädchen, werden in Bussen jahrelang gemobbt und drangsaliert.

Wenn Kommunen nicht über die nötigen finanziellen Mittel für eine sichere und stressfreie Schülerbeförderung als „freiwillige Leistung“ verfügen, darf dies nicht zu Lasten der Sicherheit und des Wohls von Hunderttausenden von Kindern gehen.

Vorbemerkung der Bundesregierung

Die Bundesregierung misst der sicheren Beförderung von Schülern und Kindergartenkindern in Kraftomnibussen einen sehr hohen Stellenwert bei.

Für die konkrete Ausgestaltung der Beförderung sind jedoch die Schulträger bzw. die Aufgabenträger der Schüler- und Kinderbeförderung in den Ländern

zuständig, wie sich aus § 11 des Personenbeförderungsgesetzes (PBefG) ergibt. Die Länder haben daher jeweils eigene ÖPNV-Gesetze, in denen sie die konkreten Regelungen treffen.

Die Bundesregierung hat hierzu folgenden rechtlichen Rahmen geschaffen:

Nach dem Personenbeförderungsrecht bestehen folgende Möglichkeiten, Schüler in Bussen vom Wohnort zur Schule und zurück bzw. Kinder zum Kindergarten und zurück zu befördern:

- im allgemeinen Linienverkehr (§ 42 – PBefG)
(zwischen den jeweils nächstgelegenen Haltestellen);
- als Schülerfahrten (§ 43 Nr. 2 PBefG)
(Sonderform des Linienverkehrs zwischen Wohnort und Lehranstalt);
- im sog. (von den Vorschriften des PBefG) freigestellten Schülerverkehr (§ 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.

Wird der Schülerverkehr im allgemeinen Linienverkehr abgewickelt, können die zuständigen Länderbehörden Genehmigungen nach dem PBefG auch unter Auflagen erteilen. § 22 Abs. 2 der Verordnung über den Betrieb von Kraftfahrunternehmen im Personenverkehr (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. Damit kann dem Umstand, dass in ländlichen Gebieten lange Strecken über Bundesstraßen oder sogar Autobahnen mit höheren Geschwindigkeiten befahren werden, angemessen Rechnung getragen werden.

Durch Verordnung vom 26. Mai 1998 wurde in § 35 a Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung (StVZO) eine Vorschrift zur Ausrüstung von Bussen mit Sicherheitsgurten aufgenommen; damit müssen bestimmte Kraftomnibusse mit mehr als 3,5 t zulässiger Gesamtmasse, die ab 1. Oktober 1999 erstmals in den Verkehr gekommen sind, mit Beckengurten auf allen Fahrgastsitzplätzen ausgerüstet sein. Neue Busse mit einer zulässigen Gesamtmasse bis 3,5 t müssen davon abweichend ab 1. Oktober 2001 wie ein Pkw mit Dreipunktgurten ausgerüstet sein. Eine generelle Ausnahme von der Gurtausrüstungspflicht gilt jedoch für diejenigen Busse, die für den Einsatz im Nahverkehr und für die Beförderung stehender Fahrgäste gebaut sind. Dies sind vor allem Busse, die im allgemeinen Linienverkehr (§ 42 PBefG) eingesetzt werden, weil hier aufgrund des geringen Unfallrisikos kein Grund für eine Ausrüstung mit Beckengurten besteht.

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 grundsätzlich die Ausgestaltung der konkreten Beförderungsbedingungen im „Schulbus-Verkehr“ obliegt, zuständig.

Vor einigen Jahren wurde daher der durch das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) gemeinsam mit den Ländern erarbeitete „Anforderungskatalog für Kraftomnibusse (KOM) und Kleinbusse (Pkw), die zur Beförderung von Schülern und Kindergartenkindern besonders eingesetzt werden“ aktualisiert. Dieser weist auf die Möglichkeit hin, entsprechend den Erfordernissen und Möglichkeiten in den Ländern bei Vertragsabschluss zwischen Schulträger und Beförderungsunternehmen eine verkehrssichere

Schülerbeförderung zu erreichen. Die Zielsetzung des Anforderungskataloges ist in der entsprechenden Verkehrsblattverlautbarung (VkB1. 2005 S. 604) ausführlich erläutert (s. Anlage).

Insgesamt ermöglicht der vom Bund mit den Ländern abgestimmte Rahmen damit einen ausreichend flexiblen Umgang bei der Gestaltung der Beförderungsbedingungen durch die Schulträger bzw. Aufgabenträger in den Ländern.

1. Über welche eigenen Erkenntnisse bezüglich der Art und Weise und der Sicherheit der Schüler-/Kindergartenkinderbeförderung in Deutschland verfügt die Bundesregierung?
2. Hat die Bundesregierung Erkenntnisse über die Sicherheitsrisiken durch überfüllte Schulbusse (erheblicher Mangel an Sitzplätzen, Stehen in den Gängen und im Türbereich, gefährliches Gedränge beim Ein- und Aussteigen, Verletzungsgefahren, mangelnde Erreichbarkeit der Festhaltenmöglichkeiten, fehlende zusätzliche Spiegel, mangelhaft technischer Zustand, Fehlen von Rückhaltesystemen u. a.)?

Wenn ja, welche?

Die Fragen 1 und 2 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Zu Erkenntnissen der Bundesregierung bezüglich der Art und Weise und der Sicherheit der Schüler-/Kindergartenkinder-Beförderung in Deutschland wird auf die Vorbemerkung verwiesen.

3. Wie viele Kinder und Jugendliche benutzen regelmäßig Schulbusse, Kindergartenbusse oder ÖPNV, und welche Fahrzeiten verbringen diese Kinder durchschnittlich und maximal in den Fahrzeugen?

Wie groß ist die durchschnittliche Entfernung, die Kinder im Schulbus zurücklegen (einfache Fahrt)?

Welche Differenzen gibt es nach Bundesländern?

Welche Entfernung und welche Fahrzeit hält die Bundesregierung für zumutbar?

4. Wie ist die Entwicklung der Entfernungen zu den Schulen in den letzten fünf Jahren?

Ist durch die anstehende Konzentration von Schulstandorten in einigen Bundesländern eine Verlängerung der Fahrzeiten absehbar?

Sollen nach Auffassung der Bundesregierung Regelungen für maximale Anfahrtswege/Fahrzeiten festgelegt werden, wie zum Beispiel in Ostbelgien, wo die Entfernung zur Schule fünf km betragen darf?

Wenn nein, warum nicht?

5. Hat die Bundesregierung Erkenntnisse darüber, mit welcher Frequenz und mit welchen Ergebnissen die Schüler-/Kindergartenkinderbeförderung in den letzten drei Jahren kontrolliert wurde?

Wenn ja, welche?

Die Fragen 3 bis 5 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Bundesregierung hat dazu keine Erkenntnisse. Auf die Vorbemerkungen und die Zuständigkeit der Länder, deren Erhebungen und Kontrollbefugnisse wird verwiesen.

6. Wie beurteilt die Bundesregierung die Ergebnisse der ADAC-Studie, der zufolge erhebliche Sicherheitsmängel bei Schulbussen in Bayern, Hessen, Niedersachsen und Rheinland-Pfalz bestehen?

Die Bundesregierung verweist auf § 29 i. V. m. Nr. 2.1.3 Anlage VIII StVZO. Danach ist für alle Kraftomnibusse eine jährliche Hauptuntersuchung vorgeschrieben. Zusätzlich sind im 2. und 3. Zulassungsjahr eine Sicherheitsprüfung sowie ab dem 4. Zulassungsjahr Sicherheitsprüfungen in 3-monatigem Abstand durchzuführen.

Sofern die Zulassungsbescheinigung Teil I des Busses die Eintragung „Schulbus“ enthält, werden die für diese Busse geltenden besonderen Anforderungen zusätzlich überprüft.

7. Hält die Bundesregierung angesichts der neuen ADAC-Studie und immer vorkommender Probleme und Unfälle die Sicherheitsbestimmungen für ausreichend?

Wenn ja, warum?

Wenn nein, warum nutzt die Bundesregierung nicht die Bundeskompetenzen zur Verbesserung der Sicherheitsanforderungen?

Die Bundesregierung hat durch verschiedene Maßnahmen einen Beitrag zur Verbesserung der Sicherheitsanforderungen geleistet. Im Jahr 2004 wurden folgende Regelungen eingeführt:

- Verschärfung der Sanktionen bei Geschwindigkeitsverstößen;
- Anhebung der Bußgelder bei Einsatz von Fahrzeugen mit erheblichen technischen Mängeln;
- Einführung einer Bußgeldbewehrung (30 Euro) im Falle des Nichtanlegens der Sicherheitsgurte in Reisebussen;
- Einführung einer Pflicht für Busfahrer, vor Fahrtantritt auf eine bestehende Gurtanlagepflicht hinzuweisen;
- Einbeziehung der Funktionsprüfung von Geschwindigkeitsbegrenzern in die technische Hauptuntersuchung sowie die technische Unterwegskontrolle;
- Sanktionierung des Missbrauchs von Wegstreckenzählern und Geschwindigkeitsbegrenzern;
- Mitteilungspflicht zwischen Bußgeld- und Genehmigungsbehörden.

8. Wie begründet die Bundesregierung die Diskrepanz der Sicherheitsvorschriften zwischen Pkw-Mitfahrten von Kindern im Vergleich zu Schulbusfahrten, Kindergartenkinderbeförderung und Beförderungen zu Förderschulen?

Wie beurteilt die Bundesregierung in diesem Zusammenhang die Tatsache, dass jeder private Pkw-Fahrer Kinder nicht nur anschnallen, sondern gegebenenfalls je nach Alter und Gewicht in Kindersitzen transportieren und bei Verstoß hohe Bußgelder zahlen muss, währenddessen der tägliche lange Transport für Schülerinnen und Schülern im Bus ohne jegliche Sicherungssysteme stattfindet?

Kraftomnibusse, die sowohl für den Einsatz im Nahverkehr als auch für stehende Fahrgäste gebaut sind, müssen nach den in der EU harmonisierten Ausstattungsvorschriften generell nicht mit Sicherheitsgurten ausgerüstet sein. Denn den Fahrgästen wäre nicht vermittelbar, von ihnen ein Gurtanlegen zu fordern, wenn gleichzeitig stehende Personen befördert werden dürfen; eine

spezielle Sicherung mit Kinderrückhaltesystemen ist damit nicht möglich. Alle anderen Kraftomnibusse mit einer zulässigen Gesamtmasse von mehr als 3,5 t sind dagegen mit Beckengurten auszurüsten, die auch von Schülern und Kindergartenkindern angelegt werden müssen (vgl. § 21a Abs. 1 Satz 1 Straßenverkehrs-Ordnung – StVO).

9. Hält die Bundesregierung eine Anschnallpflicht für Kinder und Jugendliche in Bussen für sinnvoll?

Wenn ja, bis zu welchem Alter und bei welchen Fahrgeschwindigkeiten?

Wenn nein, warum nicht?

Nach § 21a Abs. 1 Satz 1 StVO müssen Sicherheitsgurte, soweit sie vorgeschrieben sind, während der Fahrt auch angelegt sein. Soweit sie nicht vorgeschrieben sind, sind hingegen Schulbusse und Busse im allgemeinen Linienverkehr von der Anschnallpflicht ausgeschlossen.

10. Wie steht die Bundesregierung zur Forderung nach Einführung von Kindersitzen und Gurtsystemen in bestimmten Beförderungsfahrzeugen?

Die in Deutschland geltenden Ausrüstungsvorschriften für Sicherheitsgurte entsprechen den einschlägigen Ausrüstungsvorschriften der EU. Danach ist eine Ausrüstung bestimmter Busse mit Sicherheitsgurten bereits vorgeschrieben.

Die Bundesregierung verweist in diesem Zusammenhang auch auf Nr. 2.8.1.3 des beigefügten „Anforderungskataloges für Kraftomnibusse (KOM) und Kleinbusse (Pkw), die zur Beförderung von Schülern und Kindergartenkindern besonders eingesetzt werden“.

11. Wie sollte eine Ausschreibung für den Kindergarten-/Schülerverkehr gestaltet sein, um die Verkehrssicherheit zu gewährleisten und Unfällen vorzubeugen?
12. Wie beurteilt die Bundesregierung die Praxis z. B. in Rheinland-Pfalz, wo bereits Kindergartenkinder ohne Aufsichtspersonen den ÖPNV benutzen müssen?
13. Beabsichtigt die Bundesregierung, im Rahmen der Strukturförder-, Verkehrs- und ländliche Raum-Politik diese Problematik stärker aufzugreifen, und wenn ja, mit welchen Programmen?

Die Fragen 11 bis 13 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Bundesregierung hat keine Erkenntnisse zu diesen Fragen; hier ist die Zuständigkeit der Länder gegeben.

14. Welche Konsequenzen zieht die Bundesregierung aus Studien, nach denen der Stress und die Belastung der Kinder beim Transport in die Schulen so groß sind, dass die Leistungen im Unterricht beeinträchtigt werden?

Da die Zuständigkeit für das Schulwesen den Ländern obliegt, können nur diese über Konsequenzen aus Studien zum Stressaufkommen durch Schülerbeförderungen Auskunft geben. Im Übrigen setzt sich die Bundesregierung im Rahmen ihrer Zuständigkeit für gleichwertige Lebensbedingungen aller Familien mit Kindern ein.

15. Wie beurteilt die Bundesregierung die Situation der Busfahrer/-innen, die alleine mit oft mehr als 50 Kindern und Jugendlichen, zum Teil Kindergartenkinder, die durch den Bus toben, ihrer Aufgabe als Fahrer auf oft schwierigen bergigen Strecken und schlechten Wetterverhältnissen nachkommen müssen?

Ist eine solche Belastung verantwortbar im Sinne der Verkehrssicherheit und der Verantwortung für das Wohlbefinden und der Sicherheit der Kinder (im Sinne des Arbeitnehmerschutzes)?

Wenn ja, warum?

Wenn nein, warum nicht?

Die Beurteilung der genannten Situation ist nicht Bundessache, solche Erkenntnisse können nur von den örtlich Zuständigen beurteilt werden:

Aus den verfassungsrechtlichen Vorgaben des Grundgesetzes ergibt sich als Aufgabe des Arbeitsschutzes, Beschäftigte wirksam vor Gesundheitsgefahren am Arbeitsplatz zu schützen. Mit dem Arbeitsschutzgesetz steht hierfür ein nationaler Rechtsrahmen zur Verfügung. Das Gesetz betrifft nicht nur die Maßnahmen zur Verhütung von Unfällen bei der Arbeit und von arbeitsbedingten Gesundheitsgefahren, sondern auch Maßnahmen, die die arbeitsschutznahen Aspekte der menschengerechten Gestaltung der Arbeit betreffen (§ 2 Abs. 1 Arbeitsschutzgesetz). Dies gilt für alle Tätigkeitsbereiche und kommt auch den im Bereich der Personenbeförderung tätigen Busfahrern zugute. Der Transportunternehmer als Arbeitgeber ist verpflichtet, die Gefährdungssituation im Betrieb zu beurteilen und auf dieser Grundlage die erforderlichen Maßnahmen des Arbeitsschutzes zu treffen. Dazu gehört auch der Schutz vor schädlichen Einwirkungen am Arbeitsplatz (z. B. durch Lärm, Herumtoben von Schülern/Kindergarten-Kinder im Bus). Um die spezifischen Belastungssituationen im Fahrdienst zu reduzieren ist vorgesehen, das Themenfeld Personenbeförderung im ÖPNV zum Gegenstand eines Arbeitsprogramms im Rahmen der von Bund, Ländern und Unfallversicherungsträgern vereinbarten Gemeinsamen Deutschen Arbeitsschutzstrategie zu machen. Ziel ist, die psychomentalen Belastungsfaktoren für Busfahrer sowie das Risiko einer Muskel-Skelett-Erkrankung zu reduzieren.

16. Ist es nach Auffassung der Bundesregierung für die Busunternehmen möglich, die Probleme der Schüler-/Kindergartenkinderbeförderung einzelbetrieblich zu lösen, und wie beurteilt die Bundesregierung die Wettbewerbssituation in diesem Bereich?

Der beigelegte „Anforderungskatalog für Kraftomnibusse (KOM) und Kleinbusse (Pkw), die zur Beförderung von Schülern und Kindergartenkindern besonders eingesetzt werden“ enthält auch das Merkblatt für die Schulung von Fahrzeugführern für die Beförderung von Schülern.

Nach Kenntnis der Bundesregierung werden die Busunternehmen außerdem durch Informationskampagnen z. B. der Gewerbevertretung (z. B. die Aktion „BUSSTOP“) generell unterstützt.

17. Wie beurteilt die Bundesregierung das Ausgleichssystem bei der Finanzierung der Schülerbeförderung?

Die betreffenden Vorschriften gewähren den Verkehrsunternehmen einen Ausgleich für ihre Mindereinnahmen, die durch verbilligte Zeitfahrausweise im Ausbildungsverkehr entstehen. Nach Auffassung der Bundesregierung hat sich diese Regelung bewährt.

18. Inwiefern können angesichts der sinkenden Schülerzahlen Ausgleichsleistungen nach § 45a des Personenbeförderungsgesetzes (PBefG) weiterhin Bestand haben?

Welches alternative Instrument für die Finanzierung der Beförderung zieht die Bundesregierung in Betracht?

Bei sinkenden Schülerzahlen reduzieren sich in entsprechendem Umfang auch die Ausgleichszahlungen. Die Bundesregierung zieht keine alternativen Finanzierungsinstrumente in Betracht.

19. Wie sollte nach Auffassung der Bundesregierung die Stehplatzquote bemessen sein?

Sollte sie verbindlich in den kommunalen Verträgen oder bundesweit geregelt werden?

Müssen die Schultaschen bei der Berechnung der Stehplatzquoten einbezogen werden?

Reicht eine freiwillige Selbstverpflichtung aus, die von vielen Kommunen nicht einmal verlangt wird, wenn es um die Sicherheit der Kinder und Jugendlichen geht?

Die Errechnung und Angabe der Fahrgastzahl pro Bus entspricht den Vorgaben der Richtlinie 2001/85/EG, die in das nationale Recht übernommen wurde (§ 30d StVZO). Über die errechneten und auch im Bus anzuschreibenden Fahrgastzahlen soll sichergestellt werden, dass auch in Extremfällen mit sehr hohem Fahrgastaufkommen nicht mehr Personen befördert werden können, als errechnet wurden, um damit Überbesetzungen (Überladungen) zu verhindern und so die technische Verkehrssicherheit der Busse zu wahren. Dieser Errechnung liegen statistische Durchschnittswerte für erwachsene Personen zugrunde.

Ob die errechneten Fahrgastzahlen bei den einzelnen Verkehrsarten auszuschöpfen sind, ist von mehreren örtlichen Faktoren abhängig zu machen. Entsprechende Hinweise für betriebliche notwendige oder wünschenswerte Platzzahlminderungen sind in Nr. 2.8.3 des bereits erwähnten Anforderungskataloges und in § 34a Abs. 2 StVZO aufgeführt.

Nach § 22 BOKraft kann die Genehmigungsbehörde im Linienverkehr mit Kraftomnibussen, der nicht Orts- oder Nachbarortslinienverkehr ist, die Zulässigkeit von Stehplätzen ganz oder teilweise ausschließen.

20. Hat die Bundesregierung Erkenntnisse, in welchen Bundesländern die bundesrechtlichen Vorgaben für Ausgleichszahlungen nach § 45a PBefG durch Landesrecht ersetzt worden sind?

Was war die Intention für die Änderung der Bestimmungen zu Ausgleichszahlungen und haben sich die Erwartungen der Bundesregierung im Hinblick darauf erfüllt?

Die Ersetzungsbefugnis in § 64a PBefG geht auf eine Bundesratsinitiative zurück. Als maßgeblicher Grund für diese Rechtsänderung wurde angeführt, dass alle Ausgleichszahlungen von den Ländern getragen werden und ihnen deshalb auch die Möglichkeit eingeräumt werden muss, von der Bundesregelung abzuweichen. Soweit der Bundesregierung bekannt ist, haben bisher die Länder Brandenburg und Nordrhein-Westfalen abweichende Regelungen getroffen.

21. Was kostet – im Durchschnitt – ein Sitzplatz für ein Kind, das mit dem Bus zur Schule fährt?

Welchen Anteil davon tragen die öffentliche Hand bzw. die Eltern?

Hält die Bundesregierung die von den Eltern zu tragenden Kosten für angemessen, wenn ja warum?

Die Bundesregierung hat dazu keine Erkenntnisse; auf die Zuständigkeit der Länder wird verwiesen.

22. Teilt die Bundesregierung die Auffassung, dass die Beförderungssituation unhaltbar ist hinsichtlich der Sicherheitsfragen, aber Verbesserungen an der Finanzfrage scheitern?

Auf die Vorbemerkungen und auf die Zuständigkeit der Länder für Planung, Organisation, Ausgestaltung und Finanzierung des Öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV – einschließlich des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV)) wird verwiesen. Eine Finanzhilfekompetenz als finanzverfassungsrechtliche Ausnahmeregelung ist für die ÖPNV-Aufgaben im Grundgesetz nicht gegeben.

23. Ist die Bundesregierung der Auffassung, dass die Sicherheit der Kinder, aber auch die Sicherheit im Straßenverkehr Vorrang haben muss?

Wenn ja, was plant sie dafür zu tun?

Ja. Die Bundesregierung wird ihre Verkehrssicherheitsarbeit mit den bewährten Programmen (z. B. „Kind und Verkehr“, „Fahrradwochen“) kontinuierlich fortsetzen.

24. Warum werden Sicherungssysteme an den Haupthalteorten und Aufsichtspflichten nicht verbindlich vorgeschrieben?

Auf die Vorbemerkungen und die Zuständigkeit der Länder wird verwiesen.

25. Warum werden Sonderausstattungen (rückwärtige Kameras, zusätzliche Spiegel etc.) für Fahrzeuge, die regelmäßig Schüler-/Kindergartenkindertransporte durchführen, nicht verbindlich vorgeschrieben?

Der bereits erwähnte Anforderungskatalog enthält unter Nr. 2.4 (Sichtverhältnisse für Fahrzeugführer) sehr detaillierte Anforderungen an das direkte und indirekte Sichtfeld, um damit das Unfallrisiko der Schüler beim Einsteigen und Verlassen der Busse weitestgehend minimieren zu können. Außerdem wird in dem dem Anforderungskatalog beigefügten Merkblatt für die Schulung von Fahrzeugführern auf die zu beachtenden Verhaltensweisen bei der Beförderung von Schülern oder Kindergartenkindern besonders hingewiesen (z. B. Durchführung von Fahrten rückwärts nur mit Einweiser).

26. Teilt die Bundesregierung die Forderung des ADAC, wonach sich die Bundesländer an den für die Verbesserung von Sicherheit und Komfort für die Schüler anfallenden höheren Kosten stärker finanziell beteiligen sollten?

Wenn nein, warum nicht?

Da die Beförderung von Schülern und Kindergartenkindern dem Regionalisierungsprinzip unterliegt, hat der Bund in diesem Bereich keine Kompetenzen.

Die Zuständigkeit und damit die Verantwortung dafür, dass bei der Beförderung für eine adäquate Verkehrssicherheit und einen angemessenen Komfort gesorgt wird, liegt bei den Ländern.

27. Wie bewertet die Bundesregierung den Vorschlag, zur Verminderung des Sicherheitsrisikos an Haltestellen und beim Aus- und Einsteigen, ältere Schüler als Schulbegleiter einzusetzen?

Eine Bewertung hierzu kann nur von den örtlich Zuständigen erfolgen. Auf die entsprechende Zuständigkeit der Länder für Planung und Organisation wird verwiesen. Entsprechende Initiativen entstehen, weil sie sinnvoll erscheinen.

28. Wie beurteilt die Bundesregierung die Forderung des ADAC nach einer besseren Ausbildung der Fahrer?

Die Fahrausbildung in Deutschland bewegt sich auf einem international anerkannten, sehr hohen Niveau. Die Anforderungen an die Ausbildung und Prüfung der Fahrerlaubnisbewerber sind in der Fahrerlaubnis-Verordnung und der entsprechenden Prüfungsrichtlinie geregelt. Diese werden in einem fortlaufenden Prozess gemeinsam mit Experten der Prüforganisationen, der Fahrlehrerverbände, den für die Durchführung der Fahrerlaubnis-Verordnung zuständigen Ländern und dem BMVBS im Hinblick auf erforderliche Verbesserungen in Bezug auf die Ausbildung der Fahrerlaubnisbewerber regelmäßig überarbeitet. So wird sichergestellt, dass z. B. neue wissenschaftliche und technische Erkenntnisse schnellstmöglich ihren Niederschlag in der Ausbildung der Fahrerlaubnisbewerber finden. Die Ausbildung der Fahrer befindet sich daher in einem stetig fortlaufenden Optimierungsprozess.

Bewerber, die ihre Fahrerlaubnis der Klasse D1 bzw. D ab dem 10. September 2008 erwerben und diese als Busfahrerin oder Busfahrer beruflich nutzen wollen, müssen über den Erwerb des Führerscheins hinaus eine Ausbildung nachweisen. Des Weiteren besteht für alle Busfahrerinnen und Busfahrer im gewerblichen Personenverkehr die Pflicht, alle fünf Jahre eine 35-stündige Weiterbildung nachzuweisen, die erstmals spätestens bis 10. September 2013 erfüllt sein muss. An freiwilligen Aus- und Fortbildungen, z. B. dem Bus-Sicherheitsprogramm des Deutschen Verkehrssicherheitsrats e.V. (DVR), nahmen in den vergangenen Jahren über 10 000 Busfahrerinnen und Busfahrer teil.

29. Wie verhält sich die Bundesregierung zu dem wachsenden Problem, dass Eltern und Jugendliche auf private Pkw ausweichen müssen aufgrund der schlechten Situation der Schülerbeförderung mit öffentlichen Verkehrsmitteln hinsichtlich der Belastung der Eltern und im Hinblick auf die Zunahme vom Pkw-Verkehr auch gerade vor den Schulen?

30. Welchen Handlungsbedarf sieht die Bundesregierung hinsichtlich einer sicheren Schülerbeförderung?

Welche Voraussetzungen müssen nach Ansicht der Bundesregierung für einen sicheren und stressfreien Transport von Kindergarten- und Schulkindern bzw. Jugendlichen in und an Bussen gegeben sein?

Die Fragen 29 und 30 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Auf die Vorbemerkungen, die örtliche Regelungskompetenz und die entsprechende Zuständigkeit der Länder wird verwiesen.

31. Welche Initiativen hat die Bundesregierung eingeleitet, um eine sichere Schülerbeförderung in den Schulgesetzen der Länder zu verankern?

Auf die Vorbemerkungen, die Antwort zu Frage 7 und die Regelungszuständigkeit der Länder wird verwiesen.

32. Wie beurteilt die Bundesregierung ein mögliches Sicherheitsrisiko durch überfüllte Schulbusse (Stehen in den Gängen, Nichterreichbarkeit von Halteschlaufen, Fehlen von Sitzplätzen, Gedränge beim Ein- und Aussteigen, Fehlen von Gurten und Auffangvorrichtungen)?
33. Wer, und mit welcher Frequenz, kontrolliert die Qualität der Schülerbeförderung, und welche Ergebnisse wurden in den letzten drei Jahren festgestellt?

Die Fragen 32 und 33 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Auf die Vorbemerkungen, die örtliche Regelungskompetenz und die entsprechende Zuständigkeit der Länder wird verwiesen. Kontrollen sind ausschließlich Ländersache.

elektronische Vorab-Fassung*

elektronische Vorab-Fassung*