



Deutscher Bundestag
Petitionsausschuss
Der Vorsitzende

Herrn
Jörg Mitzlaff
Greifwalder Str. 4
10405 Berlin

Berlin, 19. Januar 2021
Bezug: Ihre Eingabe vom
23. September 2020; Pet 1-19-12-
9213-038630
Anlagen: 1

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

Sehr geehrter Herr Mitzlaff,

der Deutsche Bundestag hat Ihre Petition beraten und am
17. Dezember 2020 beschlossen:

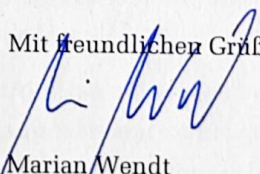
Die Petition

- a) der Bundesregierung - dem Bundesministerium für Verkehr
und digitale Infrastruktur - als Material zu überweisen,*
- b) den Landesvolksvertretungen zuzuleiten.*

Er folgt damit der Beschlussempfehlung des Petitionsausschusses
(BT-Drucksache 19/25108), dessen Begründung beigelegt ist.

Mit dem Beschluss des Deutschen Bundestages ist das
Petitionsverfahren beendet.

Mit freundlichen Grüßen


Marian Wendt

**Pet 1-19-12-9213****Straßenverkehrs-Ordnung****Beschlussempfehlung**

Die Petition

- a) der Bundesregierung – dem Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur – als Material zu überweisen,
- b) den Landesvolksvertretungen zuzuleiten.

Begründung

Mit der Petition wird ein Verbot gefordert, Schülerinnen und Schüler im täglichen Schülerverkehr und hierbei insbesondere im überörtlichen Schülerverkehr in Schul(linien)bussen ungesichert und stehend zu befördern. Auch im Schülerverkehr müsse § 21 Absatz 1 Satz 1 der Straßenverkehrs-Ordnung (StVO), wonach in Kraftfahrzeugen nicht mehr Personen befördert werden dürfen, als mit Sicherheitsgurten ausgerüstete Sitzplätze vorhanden sind, uneingeschränkt gelten. Die in § 21 Absatz 1 Satz 2 und 3 StVO vorgesehenen Ausnahmen seien zukünftig nicht mehr anzuwenden.

Zu dieser Thematik liegen dem Petitionsausschuss weitere Eingaben mit verwandter Zielsetzung vor, die wegen des Sachzusammenhangs einer gemeinsamen parlamentarischen Behandlung zugeführt werden. Es wird um Verständnis gebeten, dass nicht auf alle der vorgetragenen Aspekte im Einzelnen eingegangen werden kann.

Zur Begründung des Anliegens wird von den Petenten, bei denen es sich um verschiedene bayerische Landesverbände und Landeselternvereinigungen handelt, im Wesentlichen ausgeführt, dass es in der Vergangenheit bereits zahlreiche Unfälle mit Schulbussen bzw. Schullinienbussen gegeben habe. So seien die Unfälle mit Schul(linien)bussen in Thüringen und Traunstein – beide am 23. Januar 2020 - oder in Ammerndorf/Landkreis Fürth im November 2018 nur wenige innerhalb „einer bis heute nicht abreißenden Folge“ von Schulbusunfällen mit vielen verletzten Kindern innerhalb und außerhalb Bayerns.



noch Pet 1-19-12-9213

Es sei verantwortungslos, Schulkinder in Bussen ungesichert und stehend zu befördern. Dass die Ausnahme von der Sicherungspflicht aus rein fiskalischen Gründen erfolge, sei weder zu rechtfertigen noch zu verantworten.

Auf dem Land seien z. T. über 100 Kinder in einen Bus „gepfercht“, wovon die meisten ohne nennenswerte Sicherung stehen müssten. Die Folgen eines Unfalls, z. B. auf Bundesstraßen mit Unfallschwerpunkten, seien fatal, wie die Unfälle in Ammerndorf, Würzburg, Garbsen, Paderborn oder Thüringen, gezeigt hätten.

Es sei mindestens fahrlässig, außerorts und bei Geschwindigkeiten bis zu 100 km/h weiterhin Kinder stehend und ungesichert zu befördern. Eltern, die ihre Kinder so befördern würden, hätten mit erheblichen Sanktionen zu rechnen.

Seit mehr als zehn Jahren würden sich bayerische Elternverbände für mehr Sicherheit im Schulbusverkehr einsetzen.

Hinsichtlich der weiteren Einzelheiten zu dem Vorbringen wird auf die eingereichten Unterlagen verwiesen.

Der Petitionsausschuss hat der Bundesregierung Gelegenheit gegeben, ihre Ansicht zu der Eingabe darzulegen. Das Ergebnis der parlamentarischen Prüfung lässt sich unter Einbeziehung der seitens der Bundesregierung angeführten Aspekte wie folgt zusammenfassen:

Der Petitionsausschuss begrüßt zunächst ausdrücklich das Engagement der Petenten zur Verbesserung der Sicherheit bei der Schülerbeförderung.

Er weist darauf hin, dass er sich bereits in der 16. und 17. Wahlperiode intensiv mit der Thematik befasst hat.

Zu der Petition einer bayerischen Elternvereinigung, mit der die Einführung einer generellen Anschnallpflicht in Schulbussen sowie die Abschaffung der Ausweisung von Stehplätzen im sogenannten freigestellten Schülerverkehr gefordert wurden, beschloss der Deutsche Bundestag am 22. November 2012 auf der Grundlage der Beschlussempfehlung des Petitionsausschusses, die Petition der Bundesregierung – dem damaligen Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung – als Material zu überweisen und den Fraktionen des Deutschen Bundestages zur Kenntnis zu geben.

In der Begründung seiner Beschlussempfehlung führte der Petitionsausschuss aus, dass nach seiner Ansicht die Gewährleistung der Sicherheit im Straßenverkehr sowie eine an den höchsten Sicherheitsgrundsätzen orientierte Schülerbeförderung von höchster Priorität



noch Pet 1-19-12-9213

seien. Fehlende finanzielle Ressourcen dürften nicht zu Lasten der Sicherheit und des Wohls von Schulkindern gehen. Im Hinblick auf die negativen Ergebnisse des vom Allgemeinen Deutschen Automobil-Club 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.

In der Antwort auf den Materialbeschluss teilte die Bundesregierung u. a. mit, dass sich die Länder und der Bund gegen die Einführung einer Anschnallpflicht im Schulbusverkehr sowie gegen ein bundesrechtliches Verbot von Stehplätzen im freigestellten Schülerverkehr ausgesprochen hätten.

In der zu der Petition in der 19. Wahlperiode vom Petitionsausschuss eingeholten Stellungnahme hat das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) Folgendes vorgetragen:

Gemäß § 21 Absatz 1 Satz 1 StVO dürfen in Kraftfahrzeugen nicht mehr Personen befördert werden, als mit Sicherheitsgurten ausgerüstete Sitzplätze vorhanden sind. Abweichend hiervon dürfen nach Satz 2 in Kraftfahrzeugen, für die Sicherheitsgurte nicht für alle Sitzplätze vorgeschrieben sind, so viele Personen befördert werden, wie Sitzplätze vorhanden sind. Gemäß Satz 3 gelten die beiden vorgenannten Regelungen nicht in Kraftomnibussen, bei denen die Beförderung stehender Fahrgäste zugelassen ist.

Soweit die Petenten sich auf eine Streichung der beiden letztgenannten Ausnahmetatbestände beziehen, sei nach Ansicht des BMVI zu beachten, dass § 21 Absatz 1 Satz 1 bis 3 StVO nur im Gesamtkontext gesehen werden könne. Die Vorschriften seien zur Umsetzung der Richtlinie 2003/20/EG des Europäischen Parlaments und des Rates zur Änderung der Richtlinie 91/671/EWG des Rates zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über die Gurtanlegepflicht in Kraftfahrzeugen mit einem Gewicht von weniger als 3,5 t (ABl. L 115 vom 9.5.2003, S. 63) eingeführt. Nach deutschem Recht habe es davor für Fahrzeuge der Klassen M₁ und N₁ (Personenkraftwagen und leichte Nutzfahrzeuge) bisher keine ausdrückliche Verpflichtung gegeben, nur so viele Personen zu befördern, wie Sicherheitsgurte vorhanden seien. Die beiden Ausnahmen dienten lediglich der Klarstellung. Während Satz 2 sich hauptsächlich auf Kraftfahrzeuge beziehe, die wegen ihres Alters noch nicht von



noch Pet 1-19-12-9213

der Ausrüstungsverpflichtung mit Sicherheitsgurten erfasst würden (z. B. historische Fahrzeuge), stehe Satz 3 im Zusammenhang mit dem sachlichen Anwendungsbereich der vorgenannten Richtlinie, die gerade keine Kraftomnibusse erfasse.

Das Abstellen der Petenten auf Gefahren im Zusammenhang mit vermeintlich gefahrenen Geschwindigkeiten bis zu 100 km/h verfange nach Auffassung des BMVI nicht. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit betrage gemäß § 3 Absatz 3 Nummer 2 Buchstabe a Doppelbuchstabe dd und Buchstabe b Doppelbuchstabe cc StVO auch unter günstigsten Umständen außerhalb geschlossener Ortschaften für Kraftomnibusse allgemein 80 km/h und für Kraftomnibusse mit Fahrgästen, für die keine Sitzplätze mehr zur Verfügung stehen, nur 60 km/h.

Des Weiteren führt das BMVI aus, dass die zuständigen Länderbehörden im Übrigen schon heute die Möglichkeit hätten, im Überlandverkehr Stehplätze ganz oder teilweise auszuschießen (§ 22 Verordnung über den Betrieb von Kraftfahrunternehmen im Personenverkehr – BOKraft) bzw. im Schulbusverkehr, der unter Ausschluss anderer Fahrgäste durchgeführt wird, mit dem Verkehrsunternehmen vertraglich zu vereinbaren, dass nur mit Sicherheitsgurten ausgerüstete Busse zum Einsatz kommen und nur angegurtete Schülerinnen und Schüler befördert werden.

Der Ausschuss begrüßt derartige Vereinbarungen und weist darauf hin, dass auch nach Ansicht des ADAC Kinder, die mit dem Bus auf Landstraßen im Überlandverkehr unterwegs sind, möglichst nur auf Sitzplätzen befördert werden sollten.

Der Ausschuss erkennt insbesondere das Problem überfüllter Busse und vertritt die Auffassung, dass aus Gründen der Verkehrssicherheit niemals mehr Kinder befördert werden sollten, als Sitz- und Stehplätze zugelassen sind. Bei regelmäßig überfüllten Bussen sollten zusätzliche Fahrzeuge eingesetzt oder bedarfsorientierte Busangebote angestrebt werden.

In diesem Zusammenhang macht der Ausschuss darauf aufmerksam, dass das Statistische Bundesamt im Jahr 2018 insgesamt 331 Verunglückte unter den Insassen von Schulbussen erfasst hat (vgl. die Publikation „Unfälle von Bussen im Straßenverkehr 2018“ auf der Internetseite www.destatis.de). Damit liegt die Anzahl an Verunglückten so hoch wie schon seit 2004 (337 Verunglückte) nicht mehr.

Ferner hebt der Ausschuss hervor, dass nach dem Schulbusunfall in Thüringen am 23. Januar 2020, bei dem zwei Kinder ums Leben gekommen sind, seitens eines Sprechers des



noch Pet 1-19-12-9213

BMVI am 24. Januar 2020 angekündigt worden ist, dass die Regelungen zur Anschnallpflicht in Schulbussen möglicherweise verschärft werden sollen und den Bundesländern vorgeschlagen werden soll, die seit 2005 geltenden Empfehlungen für die Schülerbeförderung zu aktualisieren.

Ausweislich der Stellungnahme des BMVI wurde das Thema „Gurtpflicht in Schulbussen“ auf Initiative des BMVI auf der Gemeinsamen Konferenz der Verkehrs- und Straßenbauabteilungsleiter (GKVS) am 4./5. März 2020 in Saarbrücken erörtert. Ziel war es, mit den für den Schulbusverkehr zuständigen Ländern eine Diskussion über eine mögliche Gurtpflicht in Schulbussen zu führen und die zuständigen Fachgremien mit der Prüfung zu beauftragen, ob und inwiefern eine generelle Gurtpflicht im Schulbusverkehr einen Sicherheitsgewinn darstellen würde.

Nach dem Dafürhalten des Petitionsausschusses ist eine generelle Anschnallpflicht im Schulbusverkehr angesichts des Schutzes der hochrangigen Rechtsgüter von Leben und Gesundheit der Kinder, die über finanziellen Interessen und Kostenaspekten stehen, dringend angezeigt. Der Ausschuss verweist insofern auch auf die staatliche Schutzpflicht für Leben und Gesundheit gemäß Artikel 2 Absatz 2 des Grundgesetzes (GG).

Der Ausschuss unterstützt daher die Forderungen der Petenten und setzt sich für ein Verbot ein, Kinder im Schülerverkehr in Schul(linien)bussen ungesichert und stehend zu befördern.

Vor diesem Hintergrund empfiehlt der Petitionsausschuss im Ergebnis, die Petition der Bundesregierung – dem BMVI – als Material zu überweisen und den Landesvolksvertretungen zuzuleiten.