

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Dr. Anton Hofreiter, Peter Hettlich, Ulrike Höfken, Cornelia Behm, Bettina Herlitzius, Bärbel Höhn und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

Sichere Beförderung von Schülern und Kindergartenkindern

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 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 unregelmäßigen 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.

Wir fragen die Bundesregierung:

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 Festhaltungsmöglichkeiten, fehlende zusätzliche Spiegel, mangelhaft technischer Zustand, Fehlen von Rückhaltesystemen u. a.)?

Wenn ja, welche?

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?

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

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?

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?

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?
10. Wie steht die Bundesregierung zur Forderung nach Einführung von Kindersitzen und Gurtsystemen in bestimmten Beförderungsfahrzeugen?
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?
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?
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?
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?
17. Wie beurteilt die Bundesregierung das Ausgleichssystem bei der Finanzierung der Schülerbeförderung?
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?
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?

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?

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?

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

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?

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

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

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?

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

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

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?

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

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?

Berlin, den 8. September 2008

Renate Künast, Fritz Kuhn und Fraktion

