

Kleine Anfrage mit Antwort

Wortlaut der Kleinen Anfrage

des Abg. Hoppenbrock (CDU), eingegangen am 4. März 2002

Sicherheit in der Schülerbeförderung

In mehreren Publikationen hat der Automobilclub von Deutschland (AvD) bemängelt, unsere Schulbusse seien unsicher. Den Schülerinnen und Schülern stünden in den Bussen weder ausreichend Sitzplätze zur Verfügung, noch seien die Sitzplätze immer mit funktionierenden Sicherheitsgurten ausgestattet. Für die Stehplätze gebe es zu wenige Haltestangen und Halteschlaufen.

Am 31. Januar 2002 haben die Elternräte und Lehrkräfte der Realschule und der Lindenschule (Hauptschule) in 49328 Melle-Buer mit den an der Schülerbeförderung Beteiligten einen Informations- und Diskussionsabend durchgeführt.

Ergebnis dieser Veranstaltung war, dass der Busunternehmer zur Entzerrung der Situation mehrere Linien probeweise umorganisiert. Weiterhin gab es im Beisein von Presse und Fernsehen eine Aktion, die Kapazität eines Busses am Objekt zu erkunden. In einem Gelenkbus mit der zulässigen Fahrgastzahl für 157 Personen ließen sich dabei maximal 144 Schülerinnen und Schüler unterbringen. Danach war Schluss. Die Aktion wirft bei den um die Gesundheit ihrer Kinder besorgten Eltern und bei mir verschiedene Fragen auf.

Ich frage die Landesregierung:

1. Wie viele Schülerinnen und Schüler wurden (überschlägig) im Jahr 2001 in Niedersachsen in Schulbussen befördert?
2. Wie viele Unfälle mit Schulbussen gab es 2001?
3. Gab es dabei Personenschäden?
4. Wenn ja, wie viele Kinder wurden verletzt?
5. Hätten die Verletzungen vermieden werden können, wenn für jedes Kind ein Sitzplatz mit Sicherheitsgurt vorhanden gewesen wäre?
6. Wie ist die Relation in der Unfallhäufigkeit des Schülertransports im Vergleich mit dem übrigen ÖPNV und dem übrigen Personenverkehr auf der Straße?
7. Ist bei der Festsetzung der maximal zulässigen Fahrgastzahlen berücksichtigt worden, dass auch für die Taschen der Schülerinnen und Schüler ein Platzbedarf besteht?
8. Bestehen für die kleineren Kinder, die ja die Haltestangen noch nicht erreichen können, überhaupt ausreichende Haltemöglichkeiten?
9. Gibt es Überlegungen, die maximal zulässigen Fahrgastzahlen (Sitz- und Stehplätze) in Schulbussen neu zu bewerten?

(An die Staatskanzlei übersandt am 13. März 2002 – II/721 – 969)

Antwort der Landesregierung

Niedersächsisches Ministerium
für Wirtschaft, Technologie und Verkehr
– 14 - 57.00 (46-30021 34 a) –

Hannover, den 13. Mai 2002

Die Organisation der Schülerbeförderung wird gemäß § 114 des Niedersächsischen Schulgesetzes von den Landkreisen und kreisfreien Städten als Aufgabe des eigenen Wirkungskreises wahrgenommen. Diese müssen die Schülerinnen und Schüler der im Gesetz aufgeführten Schularten und Schuljahrgänge unter zumutbaren Bedingungen zur Schule befördern oder ihnen oder ihren Erziehungsberechtigten die notwendigen Aufwendungen für den Schulweg erstatten.

Dabei ist der Omnibus - ob nun als Schulbus oder als Linienbus - nach Angaben des Bundesverbandes der Unfallkassen das mit Abstand sicherste Beförderungsmittel für den Weg zur Schule. Die weit überwiegende Zahl der Schülerunfälle im Straßenverkehr ereignet sich außerhalb des Transportmittels Bus.

Dies vorausgeschickt, beantworte ich die Fragen namens der Landesregierung wie folgt:

Zu 1:

Nach der Verkehrsstatistik des Niedersächsischen Landesamtes für Statistik wurden 2001 rund 18,5 Mio. Schüler mit Kraftfahrzeugen im sog. Freigestellten Schülerverkehr (16,68 Mio.) und in der Sonderform des Linienverkehrs nach § 43 Personenbeförderungsgesetz (1,851 Mio.) befördert. Bei diesen Schülerspezialverkehren handelt es sich überwiegend um Beförderungen mit dem Schulbus. Die Beförderung mit dem Schulbus nimmt allerdings mit nur 3,7 % einen untergeordneten und zudem abnehmenden Anteil an der Schülerbeförderung ein; der überwiegende Teil der Schülerinnen und Schüler nutzt den allgemeinen Linien-ÖPNV (Linien-Bus, Straßen-, U-Bahn, DB).

Zu 2, 3 und 4:

Eine landesweite Statistik aus der sich die genaue Zahl der Unfälle mit Schulbussen in Niedersachsen ergibt, liegt der Landesregierung nicht vor.

Anhaltspunkte für die damit verbundenen Personenschäden ergeben sich allerdings aus einer Repräsentativstatistik zum Wegeunfallgeschehen des Gemeinde-Unfallversicherungs-Verbandes Hannover, die nach dortiger Aussage auf Niedersachsen übertragbar ist.

Danach waren in 2001 2,2 % aller Schüler-Wegeunfälle auf Verkehrsunfälle des Schulbusses zurückzuführen, weitere 0,8 % auf Unfälle, bei denen Schüler an Haltestellen vom Schulbus erfasst wurden und weitere 4,5 % auf Verletzungen, die durch Streitereien unter Schülern im Schulbus verursacht wurden.

Bezogen auf die insgesamt bei den niedersächsischen Gemeinde-Unfallversicherungsverbänden gemeldeten 13 223 Wegeunfälle von Schülern ergibt sich daraus, dass in 2001 in Niedersachsen knapp 1000 von insgesamt 18,5 Mio. beförderten Schülerinnen und Schülern Verletzungen im Zusammenhang mit der Nutzung von Schulbussen erlitten haben.

Zu 5:

Hierüber liegen der Landesregierung keine Erkenntnisse vor.

Zu 6:

Im allgemeinen Linien-ÖPNV ist das Risiko, als Schüler einen Wegeunfall zu erleiden noch geringer als im Schulbus. Nach der Repräsentativstatistik des Gemeinde-Unfallversicherungsverbandes Hannover lag der Anteil der Unfälle im ÖPNV bei nur

0,4 % aller Schüler-Wegeunfälle; eine weitere Differenzierung auf die unterschiedlichen Verkehrsmittel im ÖPNV ist anhand der vorliegenden Statistik nicht möglich.

Deutlich unfallträchtiger für Schülerinnen und Schüler ist dagegen die Benutzung des Fahrrads. So sind 16,5 % aller Schüler-Wegeunfälle auf Stürze mit dem Fahrrad und 11,4 % auf Fahrrad-Zusammenstöße mit einem Lkw oder Pkw zurückzuführen. Auch für Schülerinnen und Schüler, die zu Fuß zur Schule gehen, ist das Risiko, einen Unfall zu erleiden, größer als bei der Nutzung von Schulbussen. 10,9 % aller Schüler-Wegeunfälle sind auf Umknicken oder Ausrutschen, 9,7 % auf Streitereien unter den Kindern auf dem Fußweg zurückzuführen.

Zu 7 und 8:

Die Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung (StVZO) regelt durch den § 34 a die Dimensionierung und Belegung von Kraftomnibussen. Die sich daraus ergebenden Anforderungen in Bezug auf Abmessungen und Gewichte sind auf erwachsene Personen ausgerichtet. Eine Belegung dieser Plätze durch Kinder ergibt eine Platzreserve, welche für Schultaschen o. ä. in Anrechnung gebracht werden kann.

Für Stehplätze müssen - auch für Kinder und Schüler aller Altersklassen - geeignete Halteeinrichtungen in ausreichender Anzahl vorhanden sein. Diese Forderung gilt als erfüllt, wenn die Halteeinrichtungen in einer Höhe von 800 mm bis 1 100 mm über dem Fahrzeugboden angebracht sind und für jeden Stehplatz eine Griffhöhe von mind. 80 mm vorhanden ist. Sind diese Anforderungen nicht erfüllt (z. B. bei Einsatz veralteter Busse), muss der Träger der Schülerbeförderung diese bei dem Beförderer einfordern.

Zu 9:

Durch das Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen wurde am 03.05.1996 ein mit den Bundesländern erarbeiteter Anforderungskatalog für Kraftomnibusse (Kom) und Kleinbusse, die zur Schülerbeförderung besonders eingesetzt werden, veröffentlicht.

Dieses Merkblatt beschreibt umfassend die technischen sowie die betrieblichen Anforderungen, die an eine sichere Schülerbeförderung zu stellen sind und wird als Bestandteil der Verträge zwischen Verkehrsunternehmen und dem Träger für die Schülerbeförderung empfohlen.

Die Schulträger haben es als Auftraggeber in der Hand, gezielt und je nach örtlicher Gegebenheit, weiter gehende Anforderungen in Bezug auf Fahrzeugkapazität und -qualität zu formulieren und vertraglich zu regeln. Insbesondere können sie sich vertraglich eine geringere Belegung der Schulbusse ausbedingen, als die nach § 34 a StVZO maximal zulässigen Fahrgastzahlen.

Eine Neubewertung der zulässigen Fahrgastzahlen ist vor diesem Hintergrund derzeit nicht in Vorbereitung.

Dr. Knorre