



**Pet 1-19-12-9213-018470**

15890 Eisenhüttenstadt

Straßenverkehrs-Ordnung

Der Deutsche Bundestag hat die Petition am 17.09.2020 abschließend beraten und beschlossen:

Das Petitionsverfahren abzuschließen, weil dem Anliegen nicht entsprochen werden konnte.

### **Begründung**

Der Petent fordert, dass in öffentlichen Verkehrsmitteln alle Sitze im Anschnallgurt ausgerüstet werden und eine entsprechende Anschnallpflicht eingeführt wird.

Zu der auf der Internetseite des Deutschen Bundestages veröffentlichten Eingabe liegen dem Petitionsausschuss 72 Mitzeichnungen und 39 Diskussionsbeiträge vor. Es wird um Verständnis gebeten, dass nicht auf alle der vorgetragenen Aspekte im Einzelnen eingegangen werden kann.

Zur Begründung des Anliegens wird im Wesentlichen vorgetragen, dass manche Fahrer in der Stadt zu schnell fahren würden und es so zum Teil zu starken Bremsvorgängen vor Ampeln kommen würde. Zudem würde auch die Gefahr von Unfällen bestehen.

Hierbei wird unterstellt, dass sich die Petition dabei auf Busse im öffentlichen Straßenverkehr bezieht.

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:

Gemäß § 35 a der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung (StVZO) müssen bestimmte Kraftomnibusse mit mehr als 3,5 t zulässiger Gesamtmasse, die ab 1. Oktober 1999



erstmalig 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 seit 1. Oktober 2001 mit Dreipunktgurten ausgerüstet sein.

Eine generelle Ausnahme von der Gurtausrüstungspflicht gilt für Busse, die für den Einsatz im Nahverkehr und für die Beförderung stehender Fahrgäste gebaut sind.

Das sind vor allem Busse, die im allgemeinen Linienverkehr (§ 42 Personenbeförderungsgesetz - PBefG) eingesetzt werden. Für diese Busse besteht vom Unfallgeschehen her kein Grund für eine derartige Ausrüstung.

Anders sieht es hingegen bei Schulbussen aus, die ausschließlich Schüler von und zur Schule befördern (§ 43 Nr. 2 PBefG, § 1 Nr. 4 d der Freistellungs-Verordnung zum PBefG).

Hier ist es möglich, vertraglich zu vereinbaren, dass nur mit Sicherheitsgurten ausgerüstete Busse zum Einsatz kommen und nur „angegurtete Fahrgäste“ befördert werden dürfen. Dazu hat das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) gemeinsam mit den Ländern einen „Anforderungskatalog für Kraftomnibusse (KOM) und Kleinbusse (Pkw), die zur Beförderung von Schülern und Kleingartenkindern besonders eingesetzt werden“ erarbeitet. Zuständig sind die Schulträger bzw. die Aufgabenträger der Schüler- und Kinderbeförderung in den Ländern, denen die Ausgestaltung der konkreten Beförderungsbedingungen im „Schulbus-Verkehr“ obliegt.

Dem steht auch die Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) nicht entgegen. Nach § 21 Absatz 1 StVO dürfen zwar in Kraftfahrzeugen nicht mehr Personen befördert werden, als mit Sicherheitsgurten ausgerüstete Sitzplätze vorhanden sind. Auch müssen vorgeschriebene Sicherheitsgurte während der Fahrt angelegt sein. Dies gilt jedoch nicht in KOM, bei denen die Beförderung stehender Fahrgäste zugelassen ist.

Bei KOM handelt es sich um Massenverkehrsmittel, welche besonders in Stoßzeiten eine Vielzahl von Fahrgästen befördern müssen. Diesen Auftrag können sie nur erfüllen, wenn möglichst viele Fahrgäste in einem Fahrzeug befördert werden können. Deshalb ist es i. d. R. erforderlich, neben Sitzplätzen möglichst viele Stehplätze bereitzuhalten, um „Spitzen“ abdecken zu können. Zudem kann öffentlicher Personennahverkehr nur dann effektiv und nachhaltig betrieben werden, wenn Fahrpläne eingehalten werden. Eine Vorschrift, welche Fahrgäste, die sich oft nur wenige Haltestellen im Bus aufhalten, verpflichten würde, sich an- und abzuschnallen, wäre



wegen der langen Standzeiten an den Haltestellen und der hieraus folgenden mangelnden Akzeptanz in der Praxis nicht praktikabel.

Das Unfallverhalten von KOM ist mit dem von Pkw nicht vergleichbar. Während beim Pkw der Frontalaufprall die größte Gefahr für Leib und Leben der Insassen darstellt, sind bei KOM Umschlag- und Überrollunfälle mit geringeren, auf die Fahrzeuginsassen wirkenden Unfallverzögerungen kritisch (das größte Risiko ist hier die unkontrollierte Bewegung der Insassen). Diese Unfälle sind im Stadtverkehr statistisch nicht relevant, was zu der Zulassung der Beförderung auch stehender Fahrgäste in KOM geführt hat. Die Sicherheit der in KOM stehend beförderten Fahrgäste wird dadurch gewährleistet, dass die zulässige Höchstgeschwindigkeit auch außerhalb geschlossener Ortschaften auf 60 km/h begrenzt ist.

Vor diesem Hintergrund vermag der Petitionsausschuss im Ergebnis keinen parlamentarischen Handlungsbedarf zu erkennen. Der Ausschuss empfiehlt daher, das Petitionsverfahren abzuschließen, weil dem Anliegen nicht entsprochen werden konnte.