

# LANDTAG RHEINLAND-PFALZ



Abteilung P  
Parlament  
Petitionsrecht, Petitionen und  
Wahlprüfungen

Ansprechpartner  
Dr. Markus Hardt

Tel.: 06131 208-2225  
Fax: 06131 208-2555  
Markus.Hardt@landtag.rlp.de

Unser Zeichen  
P3 – LE 92/20

Herrn  
Reiner Schladweiler  
Landeselternsprecher Rheinland-Pfalz  
Landeselternbeirat  
Mittlere Bleiche 61  
55116 Mainz

## Schülerbeförderung in Rheinland-Pfalz

26. März 2021

Sehr geehrter Herr Schladweiler,

Sie übersandten eine Legislativeingabe, mit der Sie eine Aufstockung der Bus-Börse auf 1000 Busse sowie zusätzliche Waggons für S-Bahnen und Züge begehren, damit im Zuge der Umsetzung der Hygienemaßnahmen während der Corona-Pandemie eine sichere Beförderung der Schülerinnen und Schüler gewährleistet werden kann.

Der Petitionsausschuss hat in seiner 34. Sitzung am 16. März 2021 über Ihre Legislativeingabe beraten und den Beschluss gefasst, dem Anliegen nicht abzuweichen.

Damit der Petitionsausschuss alle Gründe, die für oder gegen eine Änderung der Rechtslage sprechen, berücksichtigen kann, wurde das fachlich zuständige Ministerium für Bildung zunächst um eine Stellungnahme zu Ihrem Anliegen gebeten.

Das Ministerium hat mit Schreiben vom 11. Februar 2021 folgende Stellungnahme abgegeben:

*„Mit der Legislativeingabe begehrt der Petent eine Aufstockung der Bus-Börse auf 1000 Busse sowie zusätzliche Waggons für S-Bahnen und Züge. Ihm geht es darum, die Stehplätze in den Bussen auf maximal 15 Personen in der aktuellen Lage der Corona-Pandemie zu reduzieren. Hierzu möchte ich zunächst die geltende Rechtslage darstellen:*

*Nach § 69 Schulgesetz (SchulG) obliegt es den Landkreisen und kreisfreien Städten als Pflichtaufgabe der Selbstverwaltung, für die Beförderung der Schülerinnen und Schüler zu den in ihrem Gebiet gelegenen Schulen zu sorgen. Die Aufgabe wird im Rahmen der gesetzlichen Vorgaben vorrangig erfüllt durch die Übernahme der notwendigen Fahrkosten für öffentliche Verkehrsmittel.*

# LANDTAG RHEINLAND-PFALZ



*Nur dort, wo zumutbare öffentliche Verkehrsverbindungen nicht bestehen, sollen Schulbusse eingesetzt werden. Auch für den öffentlichen Personennahverkehr (mit Ausnahme des Schienenpersonennahverkehrs) sind die Landkreise und kreisfreien Träger Aufgabenträger.*

*Allgemein ist darauf hinzuweisen, dass es vom Grundsatz her Aufgabe der Eltern ist, die Beförderung ihrer Kinder zur Schule faktisch sowie wirtschaftlich sicherzustellen. Die damit verbundenen Kosten sind als Teil des allgemeinen Lebensaufwandes zu tragen (so OVG Koblenz, Beschl. vom 23. Juli 2013 - Az.: 2 A 10634/13; OVG Koblenz, Urt. vom 18. Dezember 2014-Az.: 2 A 10506/14). Der Staat geht mit dem jetzt erreichten Standard der kostenfreien Schülerbeförderung also bereits weit über seine Verpflichtungen hinaus. In § 69 Abs. 5 Schulgesetz heißt es: „Beim Einsatz der Schulbusse ist sicherzustellen, dass die Zahl der zulässigen Stehplätze nur auf kürzeren Strecken und nur bis zu 70 v. H. genutzt wird.“*

*Grundsätzlich ist nach der Straßenverkehrszulassungsverordnung eine stehende Beförderung von Fahrgästen in Bussen nicht generell untersagt. Gemäß § 34a StVZO ist sie aber auf die Zahl der Stehplätze beschränkt, die im Fahrzeugschein des Busses ausgewiesen ist. Die Einschränkung auf 70 % der Stehplätze gilt nur für den freigestellten Schülerverkehr. Es wird geschätzt, dass zurzeit 90 % aller Fahrten mit Bussen des Öffentlichen Personennahverkehrs und nur 10 % mit Schulbussen, für die die günstigeren Bedingungen gelten, abgewickelt werden. Die Änderung der Stehplatzquote würde also nur bei den Schulbussen und damit punktuell Entlastung bringen. Eine flächendeckende Änderung wäre nur durch eine Änderung der StVZO zu erreichen, für die das Land keine Regelungskompetenz hat.*

*Selbst wenn das Gesetz kurzfristig geändert würde und die zusätzlich erforderlichen Mittel über einen Mehrbelastungsausgleich bereitgestellt würden, wären derzeit keine zusätzlichen Busse für einen zeitnahen Einsatz verfügbar. Diese müssten erst angeschafft und neue Fahrer eingestellt werden. Derzeit sind auf dem Markt weder Fahrzeuge, die die neuesten Umweltauflagen einhalten können, in größeren Mengen zu erwerben, noch ist der Arbeitsmarkt in der Lage, kurzfristig Neueinstellungen von Fahrpersonal und dessen Ausbildung zu ermöglichen. Kurzfristig würde hierdurch also keine Entlastung zu erwarten sein. Hinzu kommt, dass es sich bei der Quote um eine Höchstgrenze handelt. Die Aufgabenträger bzw. Träger der Schülerbeförderung sind frei darin, mehr Busse einzusetzen und hierdurch zu einer geringeren Inanspruchnahme von Stehplätzen beizutragen. Insofern besteht unbenommen von etwaigen normativen Änderungen für die Träger der Schülerbeförderung schon jetzt die Möglichkeit, in ihren Verträgen mit dem Verkehrsunternehmen festzulegen, dass die zu befördernden Schülerinnen und Schüler beispielsweise nur auf Sitzplätzen befördert werden dürfen.*

*Eine Erweiterung der Zugkapazitäten ist im Einzelfall abhängig vom jeweiligen Teilnetz und den erforderlichen Zeiträumen. Generell lässt sich sagen, dass die Erweiterungsmöglichkeiten teilweise*

# LANDTAG RHEINLAND-PFALZ



gar nicht oder nur in geringem Maße möglich sind. Anders als früher bestehen Züge heute aus Triebfahrzeugen. Es fahren entweder eins, zwei oder drei Triebfahrzeuge aneinandergeschlossen. Die Eisenbahnverkehrsunternehmen halten dabei stets genau die Summe an Triebfahrzeugen vor, die nötig ist, um den bestellten Verkehr zuverlässig durchführen zu können. Das bedeutet, es stehen die fahrplanmäßig nötige Anzahl plus eine Anzahl Reservefahrzeuge zur Verfügung, die nötig sind, um regelmäßige Wartungsarbeiten durchzuführen oder defekte Fahrzeuge zu ersetzen. In der Regel werden gewisse Fahrgastzuwächse antizipiert und in die Bemessung der Anzahl der erforderlichen Fahrzeuganzahl einkalkuliert. Die tatsächliche Anzahl an eingesetzten Fahrzeugen ist jedoch jeweils abhängig von den tatsächlichen Fahrgastzuwächsen, dem Schadstand der Fahrzeuge und schon bereits durchgeführten Angebotserweiterungen im jeweiligen Teilnetz. Daher stehen nur im Ausnahmefall Fahrzeuge bereit, um bestellte Zuglängen zu erweitern. Auf vielen Strecken sind die Bahnsteiglängen zudem komplett ausgenutzt, so dass dort keine längeren Züge halten könnten. Die Landesregierung hatte im Sommer die Notwendigkeit erkannt, in der Zeit der Corona-Pandemie die Kapazitäten im Bereich der Schülerbeförderung auszuweiten und unterstützt seitdem die Landkreise und kreisfreien Städte durch ein Förderprogramm zum Einsatz zusätzlicher Busse. Gemäß der Verwaltungsvorschrift des Ministeriums für Wirtschaft, Verkehr, Landwirtschaft und Weinbau vom 27. August 2020 finanziert das Land von August 2020 bis Ende März 2021 bis zu 250 Busse mit bis zu 90 Prozent.

Über eine Abfrage bei den Verbänden des Busgewerbes wurde erfragt, wie viele Busse und Fahrpersonal maximal zur Verfügung stehen, die kurzfristig für eine solche Aufgabe aktiviert werden können. Diese Abfrage ergab die Zahl von 250 Bussen, die daraufhin als Zielwert für eine Ausweitung der Kapazitäten genannt wurde. Diese Busse können zusätzlich eingesetzt werden, da Gesellschaftsreisen mit Bussen derzeit praktisch nicht stattfinden und entsprechende Fahrzeuge und Personal in die Schülerbeförderung übertragen werden können. Darüber hinaus gibt es - wie bereits erwähnt - keine Reservekapazitäten. Daher ist unabhängig vom finanziellen Aspekt eine Ausweitung auf 1000 Fahrzeuge nicht möglich.

Die Kreise und kreisfreien Städte haben bislang weniger als 250 Busse tatsächlich abgerufen. Selbst im Jahr 2021 werden sich die Anfragen nach derzeitigem Kenntnisstand nicht über die Marke von 260 Bussen bewegen. Nach Erkenntnissen der Landesregierung haben die Verantwortlichen vor Ort die Situation gut im Blick und schätzen den Bedarf realistisch ein.

Davon unabhängig geht es auch um die Frage der Finanzierung. Das aktuelle Programm hat einen Umfang von 9 Mio. Euro, die im Corona-Rettungsschirm zur Verfügung stehen. Eine Ausweitung auf 1000 Busse würde eine jährliche Zuschusssumme von ca. 80 Mio. Euro erfordern. Um den Schülerverkehr kurzfristig zu entzerren, hat das Land die Schulen aufgefordert, die Möglichkeit von versetzten Unterrichtszeiten zu prüfen und diese Prozesse konstruktiv mit ihrem Schulträger und dem Träger der Schülerbeförderung zu begleiten.

# LANDTAG RHEINLAND-PFALZ



*Gegen die weitere Forderung des Petenten, dass es Eltern ermöglicht werden solle, die Busspuren des Öffentlichen Personennahverkehrs zu nutzen, wenn sie Schülerinnen und Schüler transportieren, bestehen erhebliche inhaltliche Bedenken, weil dies aus Sicht der Landesregierung mindestens zu den Zeiten des Schulbeginns und des Schulschlusses zu einer vollständigen Belegung der Busspuren durch Fahrzeuge von Eltern führen dürfte. Jedenfalls aber kann sie vom Land Rheinland-Pfalz nicht erfüllt werden:*

*Das Verbot, Busspuren zu benutzen, ergibt sich aus dem Anhang zur Straßenverkehrsordnung, Lfd. Nr. 25 (Zeichen 245), diese ist Bundesrecht. Den Straßenverkehrsbehörden ist hierbei - im Gegensatz zur Regelung für elektrisch betriebene Kraftfahrzeuge - auch kein Ausnahmerecht zur Gestattung der Benutzung von Busspuren eingeräumt.*

*Der Petent fordert zudem, dass den Schulen und Elternvertretungen die Fahrpläne mit einer detaillierten Auflistung der zu befördernden Schüleranzahl mit deren Einstiegs und Ausstiegsorten und mit den dazugehörigen Wegezeiten zur Zustimmung vorgelegt werden müssen. Bereits jetzt sieht § 69 Abs. 6 Schulgesetz die Beteiligung der Schulelternbeiräte und der Schulleitungen vor: Ihnen soll Gelegenheit gegeben werden, zu dem vom Landkreis im Benehmen mit den Gemeinden und Verbandsgemeinden festzulegenden Fahrplan und der Linienführung Stellung zu nehmen. Hierdurch kann das Elterninteresse an einer reibungslosen Schülerbeförderung berücksichtigt werden. Die Zurverfügungstellung der vom Petenten gewünschten Informationen macht darüber hinaus wenig Sinn: Die Eltern kennen die Ein- und Ausstiegsorte ihrer Kinder und der hieraus resultierenden Fahrtzeiten selbst am besten. Zudem liegt die Gesamtzahl der in einem Bus zu befördernden Schülerinnen und Schüler den Trägern der Schülerbeförderung jedenfalls vor Beginn des Schuljahrs selbst nicht vor, da sie sich nicht nur aus den Wohnorten, sondern auch aus der tatsächlichen Inanspruchnahme der Busse ergibt. Diese wiederum ist von den Stundenplänen der Schülerinnen und Schüler abhängig. Die Vorlage der gewünschten Informationen ist insofern vorab gar nicht möglich. Hinzu kommt, dass aus den Wohnorten allein nicht geschlossen werden kann, ob der Bus überfüllt sein könnte, da dies davon abhängt, wie viele andere Fahrgäste den Bus nutzen.*

*Auch die Träger der Schülerbeförderung haben ein Interesse daran, dass bei der Festlegung der Fahrpläne und der Linienführung die Bedürfnisse der Schülerinnen und Schüler beachtet werden. Hierzu dient die bereits im Schulgesetz verankerte Beteiligung der Schulelternbeiräte und Schulleitungen. Ein darüber hinausgehender Regelungsbedarf wird deshalb nicht gesehen. Darüber hinaus gibt es keine Hinweise darauf, dass die Beförderungssituation nicht auf die Bedürfnisse der Schülerinnen und Schüler angepasst ist.*

*Das legislative Änderungsbegehren des Petenten wird somit nicht unterstützt."*

**LANDTAG  
RHEINLAND-PFALZ**



Der Petitionsausschuss hat sich diesen Gründen angeschlossen und derzeit keine Möglichkeit gesehen, Ihr Anliegen und die damit verbundene Änderung der Rechtslage zu unterstützen.

Ihre Legislativeingabe wurde deshalb nicht einvernehmlich abgeschlossen.

Das Petitionsverfahren ist damit beendet.

Mit freundlichen Grüßen

Dr. Markus Hardt