

**Kleine Anfrage**

**der Abg. Elke Brunnemer CDU**

**und**

**Antwort**

**des Ministeriums für Verkehr und Infrastruktur**

**Sicherheitsbestimmungen in Bussen zur Schülerbeförderung**

Kleine Anfrage

Ich frage die Landesregierung:

1. Welche Sicherheitsstandards gibt es für die Schülerbeförderung im Linienbusverkehr nach § 42 Personenbeförderungsgesetz (mit Angabe der Standards bundesweit und speziell in Baden-Württemberg)?
2. Welche Sicherheitsstandards gibt es für die Schülerbeförderung im Schulbusverkehr (mit Angabe der Standards bundesweit und speziell in Baden-Württemberg)?
3. Wann sind Stehplätze in diesen Bussen sowohl im Linienbusverkehr als auch im Schulbusverkehr nach welchen Voraussetzungen erlaubt und mit welcher Begründung?
4. Welche besonderen Schulungen erhalten Busfahrer im Linienbusverkehr nach § 42 Personenbeförderungsgesetz und im Schulbusverkehr bzw. welche Voraussetzungen müssen diese Busfahrer mitbringen, um Schulkinder fahren zu dürfen?
5. Ist es sicherheitstechnisch sinnvoll und notwendig, im Busverkehr zur Schülerbeförderung ausreichend Sitzplätze bzw. Sitzgurte vorzuschreiben?
6. Wie ist die Haftung bei Schulkindern, die keine Sitzplätze haben und im überfüllten Bus stehen müssen (mit Angabe, wer bei eventuellen Schäden die Kosten trägt)?

12. 12. 2014

Brunnemer CDU

### Begründung

Für die Schülerbeförderung stehen in den Bussen oft nicht genügend Sitzplätze zur Verfügung, sodass viele Schulkinder während der Fahrt stehen müssen. Dadurch treten Gefahrenmomente auf, bei denen die Gesundheit gefährdet ist.

### Antwort\*)

Mit Schreiben vom 29. Januar 2015 Nr. 3-3872.0/153 beantwortet das Ministerium für Verkehr und Infrastruktur die Kleine Anfrage wie folgt:

1. *Welche Sicherheitsstandards gibt es für die Schülerbeförderung im Linienbusverkehr nach § 42 Personenbeförderungsgesetz (mit Angabe der Standards bundesweit und speziell in Baden-Württemberg)?*
2. *Welche Sicherheitsstandards gibt es für die Schülerbeförderung im Schulbusverkehr (mit Angabe der Standards bundesweit und speziell in Baden-Württemberg)?*

Die Fragen 1 und 2 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet:

In Baden-Württemberg findet die Schülerbeförderung beinahe ausschließlich im öffentlichen Personennahverkehr statt. Spezielle Schulbusse, die die Schüler/-innen nichtöffentlich von und zur Schule befördern, sind sehr selten.

Sicherheitsbestimmungen für die Schülerbeförderung im Linienbusverkehr nach § 42 Personenbeförderungsgesetz (PBefG) sind u. a. in der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung (StVZO) geregelt. Nach § 34 a Abs. 1 StVZO dürfen in Kraftomnibussen (d. h. Kraftfahrzeugen zur Personenbeförderung mit mehr als acht Fahrgast-Sitzplätzen) nur so viele sitzende Kinder befördert werden, wie Sitzplätze im Fahrzeug angeschrieben und in der Zulassungsbescheinigung Teil I ausgewiesen sind. In Linienbussen sind keine Sicherheitsgurte vorgeschrieben. Nach § 35 d StVZO muss die Beschaffenheit der Fahrzeuge zudem sicheres Auf- und Absteigen ermöglichen. Ferner sind in den §§ 35 f, 35 g und 35 h StVZO Bestimmungen zu Notausstiegen, Feuerlöschern und Erste-Hilfe-Material festgelegt.

Die Anforderungen für Kraftomnibusse und Kleinbusse (d. h. Kraftfahrzeuge mit bis zu acht Fahrgast-Sitzplätzen), die zur Beförderung von Schüler/-innen und Kindergartenkindern besonders eingesetzt werden, sind in einem Katalog zusammengefasst. Diesen hat das damalige Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen im Jahr 2005 herausgegeben (Az. S 33/S 37/S 02/36.38.02 vom 14. Juli 2005). Der Katalog ist eine Zusammenfassung aller gültigen Vorschriften in Deutschland, die für jedes Bundesland gelten. Zusätzlich zu den im Linienbusverkehr geltenden Standards müssen Kraftomnibusse und Kleinbusse im Schulbusverkehr nach § 35 a Abs. 4 StVZO mit Sicherheitsgurten ausgerüstet sein. Sofern Alter und Größe der Schüler/-innen das Anlegen der Sicherheitsgurte nicht gestatten, sind geeignete Rückhalteeinrichtungen für Kinder mitzuführen.

In Baden-Württemberg sind keine abweichenden Standards zu den oben genannten bundesweit geltenden Standards festgelegt.

3. *Wann sind Stehplätze in diesen Bussen sowohl im Linienbusverkehr als auch im Schulbusverkehr nach welchen Voraussetzungen erlaubt und mit welcher Begründung?*

In Kleinbussen sind Stehplätze nicht erlaubt.

Im Linien- und Schulbusverkehr sind Stehplätze in Kraftomnibussen nach § 34 a StVZO nur in dem Umfang zulässig, wie sie in der Zulassungsbescheinigung Teil I

\*) Der Überschreitung der Drei-Wochen-Frist wurde zugestimmt.

ausgewiesen und im Fahrzeug angeschrieben sind. Im Schulbusverkehr müssen sie außerdem vom Schulträger für zulässig erklärt worden sein. Für Stehplätze gelten maximal acht Plätze pro Quadratmeter der ausgewiesenen Stehplatzflächen. Dies sind die nach EU-Recht festgelegten Werte. Für Stehplätze müssen zudem geeignete Halteeinrichtungen in ausreichender Anzahl vorhanden sein. Sie müssen so beschaffen und angeordnet sein, dass sie auch von Schüler/-innen aller Altersklassen benutzt werden können.

Bei Vorliegen dieser Voraussetzungen kann davon ausgegangen werden, dass auch die stehenden Schulkinder ausreichend gesichert sind, um sicher befördert zu werden. Die zulässige Stehplatzdichte wird im Alltagsbetrieb in der Regel nicht erreicht.

*4. Welche besonderen Schulungen erhalten Busfahrer im Linienbusverkehr nach § 42 Personenbeförderungsgesetz und im Schulbusverkehr bzw. welche Voraussetzungen müssen diese Busfahrer mitbringen, um Schulkinder fahren zu dürfen?*

Busfahrer/-innen im Linien- sowie im Schulbusverkehr müssen mindestens eine Grundqualifikation als Berufskraftfahrer/-in nach dem Berufskraftfahrer-Qualifikations-Gesetz vorweisen. Die dreijährige Ausbildung zur/zum Berufskraftfahrer/-in umfasst nach der Berufskraftfahrer-Qualifikations-Verordnung auch die Vermittlung von Kenntnissen zur Verbesserung des rationellen Fahrverhaltens auf der Grundlage der Sicherheitsregeln. Darunter fallen die Fähigkeit zur Gewährleistung der Sicherheit und des Komforts der Fahrgäste, insbesondere der Umgang mit den Fahrgästen und die Besonderheiten der Beförderung bestimmter Fahrgastgruppen (Behinderte, Kinder). Nach § 5 des Berufskraftfahrer-Qualifikations-Gesetzes sind Weiterbildungen alle fünf Jahre durchzuführen.

Alternativ können Busfahrer/-innen, um für den Linienbusverkehr zugelassen zu sein, eine dreijährige Ausbildung als Fachkraft im Fahrbetrieb durchlaufen.

Spezielle Schulungen für Busfahrer/-innen, um Schulkinder zu fahren, sind gesetzlich nicht vorgeschrieben. In dem vom damaligen Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen erstellten Anforderungskatalog für Kraftomnibusse und Kleinbusse, die zur Beförderung von Schüler/-innen und Kindergartenkindern besonders eingesetzt werden, hat das Ministerium auch ein Merkblatt für die Schulung von Fahrzeugführer/-innen für die Beförderung von Schüler/-innen herausgegeben. Dieses gibt den Busfahrer/-innen zusätzliche Hinweise für die Beförderung von Schüler/-innen und Kindergartenkindern.

*5. Ist es sicherheitstechnisch sinnvoll und notwendig, im Busverkehr zur Schülerbeförderung ausreichend Sitzplätze bzw. Sitzgurte vorzuschreiben?*

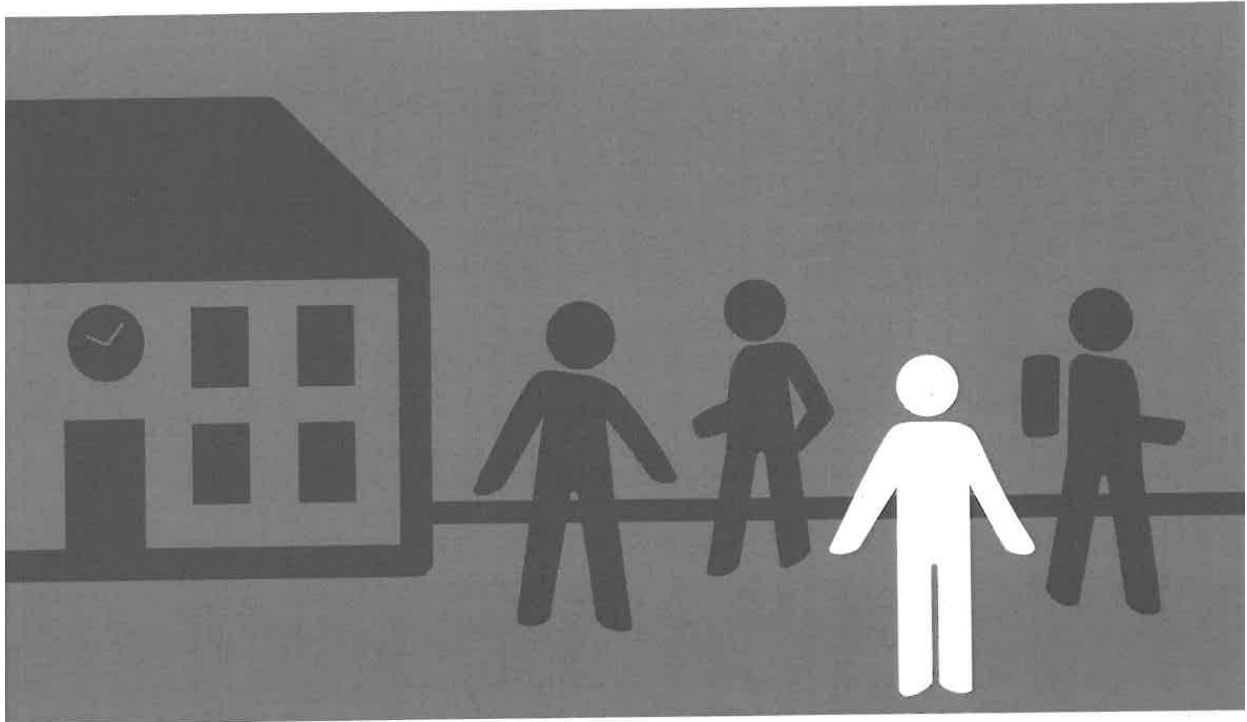
Nach Auswertungen der Schulunfälle durch die Deutsche Gesellschaft der Unfallversicherer (DGUV) 2012 und 2013 (s. Anlagen) ist das Risiko, dass Schüler/-innen mit dem Schulbus bzw. mit sonstigen öffentlichen Verkehrsmitteln verunglücken, wesentlich niedriger als z. B. bei einer Fahrt mit dem Privat-Pkw oder mit dem Fahrrad. Gemäß den Untersuchungen der DGUV ist der Bus nach der Bahn das sicherste Verkehrsmittel für Schüler/-innen. Zum gegenwärtigen Zeitpunkt sieht die Landesregierung daher keine Notwendigkeit, Stehplätze zu verbieten und eine Anschnallpflicht einzuführen. Angesichts der Tatsache, dass der weit überwiegende Anteil der Schüler/-innen im öffentlichen Personennahverkehr befördert wird, wären ein Verbot von Stehplätzen und eine Anschnallpflicht in der Praxis wegen des ständigen Wechsels der Fahrgäste an jeder Haltestelle auch kaum durchführbar.

Bei der Beförderung von Schüler/-innen in Kleinbussen ist hingegen pro Schüler/-in ein Sitzplatz vorhanden, welcher mit einem Sicherheitsgurt ausgestattet ist.

*6. Wie ist die Haftung bei Schulkindern, die keine Sitzplätze haben und im überfüllten Bus stehen müssen (mit Angabe, wer bei eventuellen Schäden die Kosten trägt)?*

Schüler/-innen auf dem Weg zur Schule bzw. Heimweg nach Hause sind, unabhängig vom gewählten Verkehrsmittel, über die gesetzliche Schüler-Unfallversicherung abgesichert. Bei dem Schul- bzw. Heimweg muss es sich um einen unmittelbaren Weg handeln, d. h. der Weg muss zeitlich mit Beginn bzw. Ende der schulischen Maßnahme zusammenhängen. Sollte sich daher ein Schulkind auf dem Schul- oder Heimweg in einem Bus verletzen, tritt die gesetzliche Schüler-Unfallversicherung für die entstandenen Schäden ein. Für die Entschädigung der Unfälle sind konkret die Unfallkassen oder Gemeindeunfallversicherungsverbände zuständig.

Winfried Hermann  
Minister für Verkehr  
und Infrastruktur



Statistik

**Schülerunfallgeschehen**

**2012**

**Herausgeber**

Deutsche Gesetzliche Unfallversicherung (DGUV)  
Spitzenverband der gewerblichen Berufsgenossenschaften  
und der Unfallversicherungsträger der öffentlichen Hand

Fockensteinstraße 1  
81539 München

Statistik – Makrodaten, Arbeits- und Schülerunfälle

Autoren:  
Barbara Lipka  
Helga Piwkowski  
Kurt Scherer

[www.dguv.de](http://www.dguv.de)

Dezember 2013

**Inhaltsverzeichnis**

I. Vorbemerkung .....	4
II. Überblick zum meldepflichtigen Schülerunfallgeschehen 2012.....	5
III. Allgemeiner Teil – Strukturelle Determinanten des Schülerunfallgeschehens .....	6
1. Meldepflichtige Schülerunfälle .....	6
2. Neue Schülerunfallrenten .....	9
3. Tödliche Schülerunfälle.....	11
4. Schülerunfälle nach Geschlecht und Alter .....	12
5. Zeitliche Verteilungsmuster der Schülerunfälle.....	14
6. Schülerunfälle nach Schulart und schulischer Veranstaltung .....	16
IV. Spezieller Teil – Zentrale Unfallarten des Schülerunfallgeschehens .....	20
1. Sportunfälle .....	21
2. Pausenunfälle .....	28
3. Unterrichtsunfälle .....	28
4. Straßenverkehrsunfälle .....	29
5. Schulbusunfälle .....	37
6. Schulwegunfälle, die keine Straßenverkehrsunfälle sind.....	40
V. Anmerkungen .....	41

#### 4. Straßenverkehrsunfälle <sup>7</sup>

##### • Meldepflichtige Straßenverkehrsunfälle

Wie in Tabelle 16 und Abbildung 25 zu sehen, sind die mit Abstand häufigsten Straßenverkehrsunfälle in der Schüler-Unfallversicherung mit 47,4 Prozent die Fahrradunfälle. Im Jahr 2012 waren es 23.953. Weitere Unfälle haben sich bei der Verkehrsbeteiligung als Pkw-Fahrer bzw. -Mitfahrer (20,5 %), als Fußgänger (9,4 %) und bei der Benutzung von motorisierten Zweirädern (7,4 %) ereignet. Im Bereich der nicht privaten Verkehrsmittel entfallen 5,2 Prozent des Straßenverkehrsunfallgeschehens auf die Beförderung der Schüler mit Schulbussen.

**Tabelle 16**

**Straßenverkehrsunfälle 2012 nach Art der Verkehrsbeteiligung**

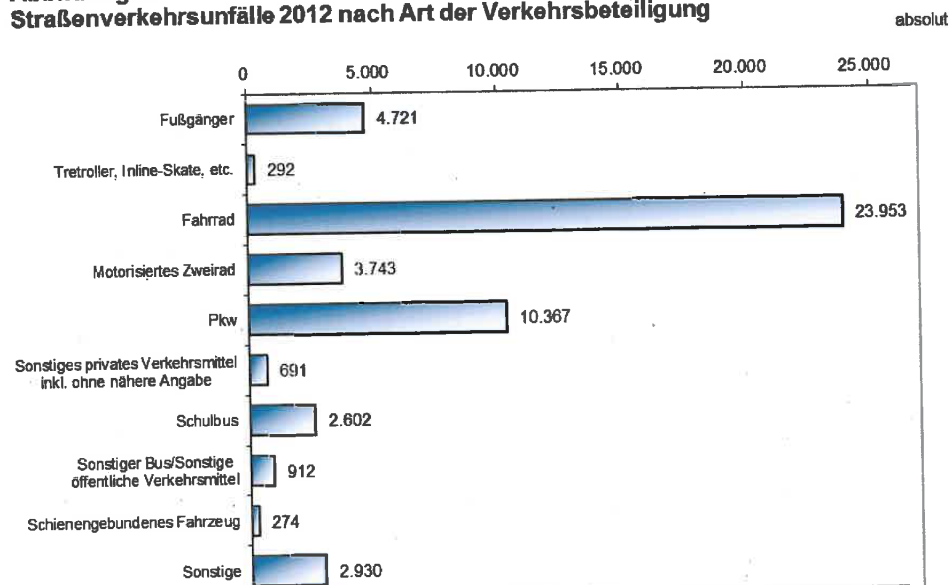
Art der Verkehrsbeteiligung		absolut	Anteil in %	
Ohne Verkehrsmittel	Fußgänger	4.721	9,35	9,93
	Tretroller, Inline-Skate, etc. <sup>**)</sup>	292	0,58	
Privates Verkehrsmittel	Fahrrad	23.953	47,45	76,76
	Motorisiertes Zweirad	3.743	7,41	
	Pkw	10.367	20,54	
	Sonstiges privates Verkehrsmittel inkl. ohne nähere Angabe	691	1,37	
Öffentliches Verkehrsmittel	Schulbus	2.602	5,15	7,50
	Sonstiger Bus/Sonstige öffentliche Verkehrsmittel	912	1,81	
	Schienengebundenes Fahrzeug	274	0,54	
Sonstige <sup>*)</sup>		2.930	5,80	5,80
<b>Insgesamt</b>		<b>50.485</b>	<b>100,00</b>	<b>100,00</b>

<sup>\*)</sup> inkl. Straßenverkehrsunfälle bei Schülerunfällen im engeren Sinn

<sup>\*\*)</sup> Schlüssel in 2011 eingeführt

**Abbildung 25**

**Straßenverkehrsunfälle 2012 nach Art der Verkehrsbeteiligung**



<sup>7</sup> Zur definitorischen Abgrenzung siehe Abschnitt V. Anmerkungen.



Die zeitliche Entwicklung der Straßenverkehrsunfälle nach Art der Verkehrsbeteiligung stellen die Tabellen 17 und 18 sowie die Abbildung 26 dar.

**Tabelle 17**

**Straßenverkehrsunfälle 2007 - 2012 nach Art der Verkehrsbeteiligung**

Art der Verkehrsbeteiligung	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Fußgänger	5.805	5.295	4.449	4.682	4.791	4.721
Tretroller, Inline-Skate, etc.	-	-	-	-	222	292
Fahrrad	27.432	29.587	26.429	23.461	23.270	23.953
Motorisiertes Zweirad	5.599	4.440	5.537	3.457	4.236	3.743
Pkw	12.232	10.640	10.125	10.488	9.817	10.367
Sonstiges priv. VM inkl. ohne nähere Angabe	1.883	2.030	1.492	1.054	750	691
Schulbus	2.620	3.016	2.736	2.924	2.562	2.602
Sonstiger Bus/Sonst. öffentl. Verkehrsmittel	1.118	937	824	1.105	1.194	912
Schienengebundenes Fahrzeug	382	298	271	351	366	274
Sonstiges *)	3.043	3.582	3.952	3.595	2.697	2.930
<b>Insgesamt</b>	<b>60.115</b>	<b>59.823</b>	<b>55.815</b>	<b>51.117</b>	<b>49.905</b>	<b>50.485</b>

\*) inkl. Straßenverkehrsunfälle bei Schülerunfällen im engeren Sinn

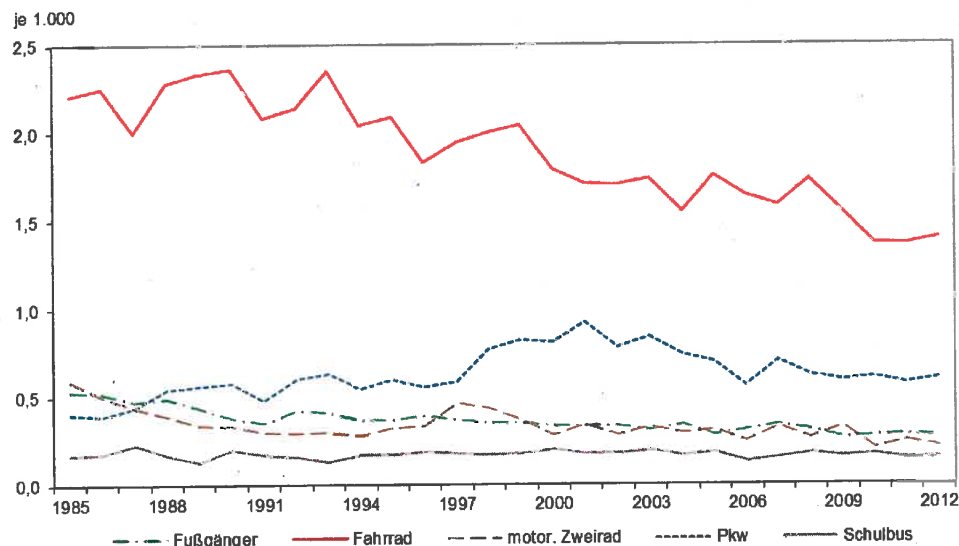
**Tabelle 18**

**Straßenverkehrsunfälle je 1.000 Schüler 2007 - 2012  
nach Art der Verkehrsbeteiligung**

Art der Verkehrsbeteiligung	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Fußgänger	0,34	0,31	0,26	0,27	0,28	0,28
Fahrrad	1,59	1,73	1,55	1,37	1,36	1,40
Motorisiertes Zweirad	0,32	0,26	0,32	0,20	0,25	0,22
Pkw	0,71	0,62	0,59	0,61	0,58	0,60
Schulbus	0,15	0,18	0,16	0,17	0,15	0,15
<b>Insgesamt</b>	<b>3,48</b>	<b>3,51</b>	<b>3,27</b>	<b>2,99</b>	<b>2,92</b>	<b>2,94</b>

**Abbildung 26**

**Straßenverkehrsunfälle je 1.000 Schüler 1985 - 2012  
nach Art der Verkehrsbeteiligung \*)**



\*) Quantitative Aussagen über die Gefährdung im Straßenverkehr können allerdings nicht ohne weiteres gemacht werden, da keine exakten Angaben vorliegen, wie viele Schüler täglich mit welchem Verkehrsmittel ihren Schulweg zurücklegen.

Die Zahl der Fahrradunfälle ist seit 1993 tendenziell rückläufig, im Vergleich zum Vorjahr ist jedoch ein Anstieg um 2,9 Prozent zu beobachten. Mobilitätsdaten (Mikrozensus und MiD) zur Verkehrsmittelnutzung von Schülern und Studierenden auf dem Weg von und zur Bildungseinrichtung zeigen für 2008, dass 13,4 bzw. 14,9 Prozent der Schüler hauptsächlich mit dem Fahrrad unterwegs sind. Bezogen auf 1.000 Schüler mit Fahrradnutzung ereignen sich somit 12,5 bzw. 11,3 Fahrradunfälle.

Die Zahl der jährlichen Pkw-Unfälle nahm Ende der 1990er Jahre zu und erreichte im Jahr 2001 einen Höhepunkt. Der anschließende Trend ist - mit kurzen Unterbrechungen - rückläufig. Im Berichtsjahr ist die Zahl der Pkw-Unfälle allerdings um 5,6 Prozent gestiegen. Im Vergleich zum Jahr 2007 ist die Zahl der Pkw-Unfälle deutlich zurückgegangen (-15,2 %).

Ins Auge fällt die vergleichsweise hohe Zahl der „sonstigen Straßenverkehrsunfälle“. Dabei handelt es sich überwiegend um Straßenverkehrsunfälle bei Exkursionen oder im Zusammenhang mit Landschulheimaufenthalten.

Die Risiken, als Fußgänger oder motorisierter Zweiradfahrer im Straßenverkehr zu verunglücken, weisen längerfristig eine rückläufige Tendenz auf, waren allerdings in den letzten Jahren nahezu unverändert. Bei den motorisierten Zweirädern ist nach dem deutlichen Anstieg im Vorjahr (+22,5 %) im Berichtsjahr ein Rückgang (-11,6 %) festzustellen. Diese hohen Fluktuationen sind auf unterschiedliche Wetterverhältnisse zurückzuführen.

Das Risiko, bei der Beförderung durch Schulbusse einen Straßenverkehrsunfall zu erleiden, bewegt sich in den letzten Jahren tendenziell auf gleichem Niveau.

### • Neue Unfallrenten im Straßenverkehr

Im Berichtsjahr 2012 gab es im Straßenverkehr 267 neue Schülerunfallrenten. Die mit Abstand häufigsten Straßenverkehrsunfälle in der Schüler-Unfallversicherung dieses Schweregrades sind mit 30,0 Prozent die Pkw-Unfälle. Im Jahr 2012 waren es 80, gefolgt von Unfällen mit dem motorisierten Zweirad (64 Unfälle) und dem Fahrrad (40 Unfälle).

Weitere Unfälle geschahen bei der Verkehrsbeteiligung als Fußgänger (20,2 %), lediglich 4,1 Prozent entfielen auf den Bereich der öffentlichen Verkehrsmittel.

**Tabelle 19**

### Neue Unfallrenten im Straßenverkehr 2012 nach Art der Verkehrsbeteiligung

Art der Verkehrsbeteiligung		absolut	Anteil in %	
Ohne Verkehrsmittel	Fußgänger	54	20,22	20,22
Privates Verkehrsmittel	Fahrrad	40	14,98	69,66
	Motorisiertes Zweirad	64	23,97	
	Pkw	80	29,96	
	Sonstiges privates Verkehrsmittel inkl. ohne nähere Angabe	2	0,75	
Öffentliches Verkehrsmittel	Schulbus	8	3,00	4,12
	Sonstiger Bus/Sonstige öffentliche Verkehrsmittel	2	0,75	
	Schienengebundenes Fahrzeug	1	0,37	
Sonstige *)		16	5,99	5,99
<b>Insgesamt</b>		<b>267</b>	<b>100,00</b>	<b>100,00</b>

\*) inkl. Straßenverkehrsunfälle bei Schülerunfällen im engeren Sinn

**Abbildung 27**

### Neue Unfallrenten im Straßenverkehr 2012 nach Art der Verkehrsbeteiligung



An den Straßenverkehrsunfällen mit neuer Schülerunfallrente sind hauptsächlich die Altersgruppen der Jugendlichen und jungen Erwachsenen (15 Jahre und älter) beteiligt. Die Verteilung nach Art der Einrichtung und Art der Verkehrsbeteiligung in Tabelle 20 macht deutlich, dass 36,3 Prozent der Straßenverkehrsunfälle, die eine neue Schülerunfallrente zur Folge haben, auf die beruflichen Schulen entfallen. Größtenteils handelt es sich dabei um Pkw-Unfälle (49,5 %), weitere 35,1 Prozent auf Unfälle mit dem motorisierten Zweirad.

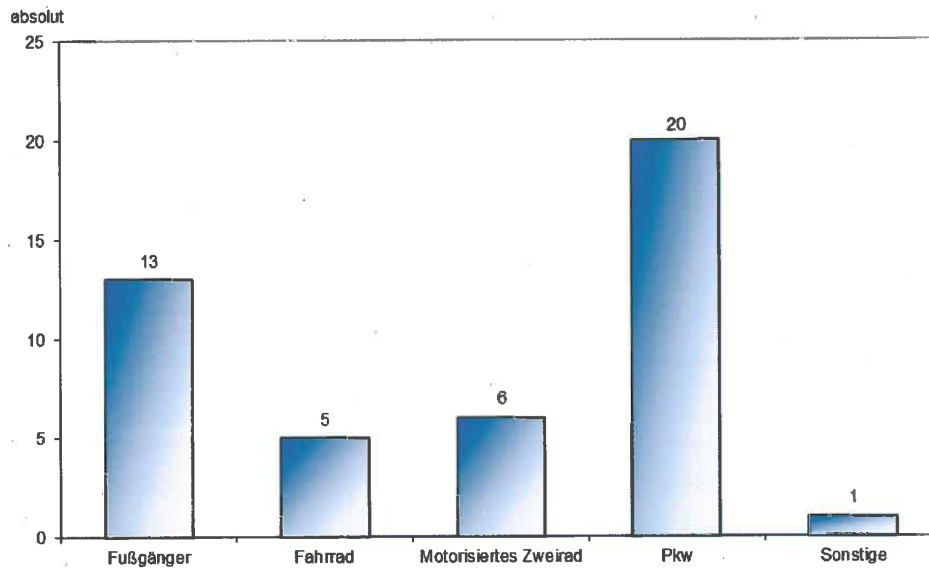
**Tabelle 20**  
**Neue Unfallrenten im Straßenverkehr 2012 nach Art der Einrichtung**  
**und Art der Verkehrsbeteiligung**

Schulart	Fußgänger	Fahrrad	Motor. Zweirad	Pkw	Schulbus	Sonstige Verkehrs- beteiligung	Insgesamt
Kindertagesbetreuung	2	1	-	2	-	-	5
Grundschulen	6	1	-	-	-	1	8
Hauptschulen	6	4	2	2	3	1	18
Sonderschulen	2	-	-	1	2	1	6
Realschulen	10	7	10	3	1	4	35
Gymnasien	6	10	9	7	2	7	41
Gesamtschulen und sonst. allg. bild. Schulen	10	6	5	1	-	1	23
Berufliche Schulen	8	2	34	48	-	5	97
Hochschulen	4	9	4	16	-	1	34
<b>Insgesamt</b>	<b>54</b>	<b>40</b>	<b>64</b>	<b>80</b>	<b>8</b>	<b>21</b>	<b>267</b>

- **Tödliche Straßenverkehrsunfälle**

45 Schüler sind infolge des Straßenverkehrs getötet worden, im Vergleich zum Vorjahr entspricht dies einem deutlichen Rückgang um 21 Unfälle. Vor allem bei den Pkw-Unfällen ist ein deutlicher Rückgang zu verzeichnen.

**Abbildung 28**  
**Straßenverkehrsunfälle 2012 mit Todesfolge nach Art der Verkehrsbeteiligung**



An den Straßenverkehrsunfällen mit Todesfolge sind hauptsächlich die Altersgruppen der Jugendlichen und jungen Erwachsenen (15 Jahre und älter) beteiligt (75,0 %), männliche Versicherte sind mit 71,1 Prozent vertreten. Die Verteilung nach Art der Einrichtung und Art der Verkehrsbeteiligung in Tabelle 21 macht deutlich, dass 44,4 Prozent der tödlichen Straßenverkehrsunfälle auf die beruflichen Schulen entfallen. Größtenteils handelt es sich dabei um Pkw-Unfälle mit Todesfolge (80,0 %).

**Tabelle 21****Straßenverkehrsunfälle 2012 mit Todesfolge nach Art der Einrichtung  
und Art der Verkehrsbeteiligung**

Schulart	Fußgänger	Fahrrad	Motor. Zweirad	Pkw	Schulbus	Sonstige Verkehrs- beteiligung	Insgesamt
Kindertagesbetreuung	1	1	-	2	-	-	4
Grundschulen	1	-	-	-	-	-	1
Hauptschulen	-	1	-	-	1	-	2
Sonderschulen	-	-	-	-	-	-	-
Realschulen	4	1	2	-	-	-	7
Gymnasien	2	2	-	-	-	-	4
Gesamtschulen und sonst. allg. bild. Schulen	5	-	-	-	-	-	5
Berufliche Schulen	-	-	4	16	-	-	20
Hochschulen	-	-	-	2	-	-	2
<b>Insgesamt</b>	<b>13</b>	<b>5</b>	<b>6</b>	<b>20</b>	<b>1</b>	<b>-</b>	<b>45</b>

Die zeitliche Entwicklung der tödlichen Straßenverkehrsunfälle in der Schüler-Unfallversicherung, aufgegliedert nach der Art der Verkehrsbeteiligung, ist Tabelle 22 und Abbildung 29 zu entnehmen.

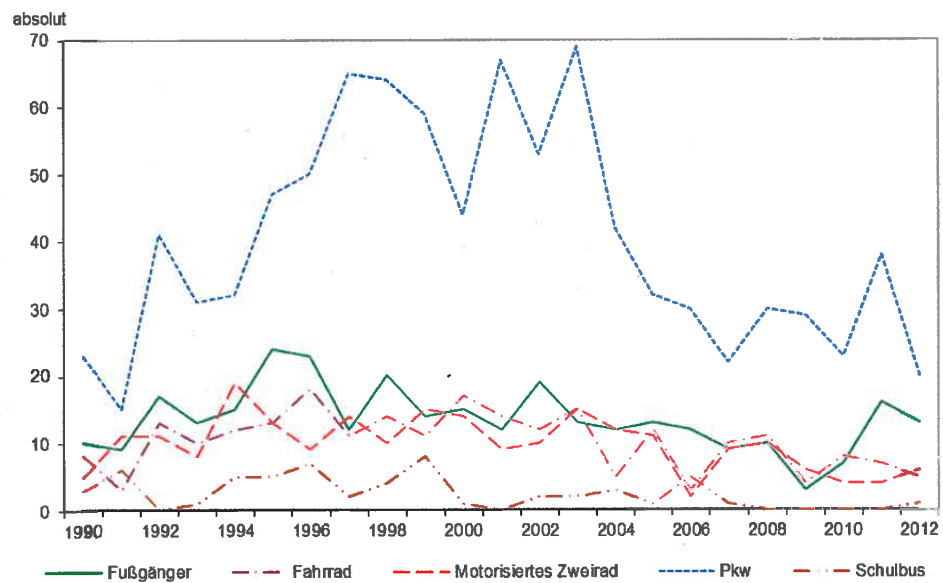
**Tabelle 22****Straßenverkehrsunfälle mit Todesfolge 2007 - 2012  
nach Art der Verkehrsbeteiligung**

Art der Verkehrsbeteiligung	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Fußgänger	9	10	3	7	16	13
Fahrrad	10	11	4	8	7	5
Motorisiertes Zweirad	9	10	6	4	4	6
Pkw	22	30	29	23	38	20
Sonstiges privates Ver- kehrsmittel inkl. o.n. Angabe	-	-	-	-	-	-
Schulbus	1	-	-	-	-	1
Sonstiger Bus/ Sonst. öffentl. Verkehrsmittel	-	-	-	1	-	-
Schienengebundenes Fahrzeug	-	-	-	-	-	-
Sonstige *)	4	5	2	1	1	-
<b>Insgesamt</b>	<b>55</b>	<b>66</b>	<b>44</b>	<b>44</b>	<b>66</b>	<b>45</b>

\*) Inkl. Straßenverkehrsunfälle bei Schülerunfällen im engeren Sinn

Der längerfristige Verlauf der tödlichen Pkw-Unfälle in Abbildung 29 ist gekennzeichnet durch eine Zunahme Anfang und Mitte der 1990er Jahre, eine Stagnation mit großen jährlichen Schwankungen um die Jahrhundertwende und eine deutliche Abnahme von 2003 bis 2007. Im aktuellen Berichtsjahr ist wieder ein deutlicher Rückgang zu verzeichnen.

**Abbildung 29**  
**Straßenverkehrsunfälle mit Todesfolge nach Art der Verkehrsbeteiligung**  
**1990 - 2012**



## 5. Schulbusunfälle <sup>8</sup>

**Tabelle 23**

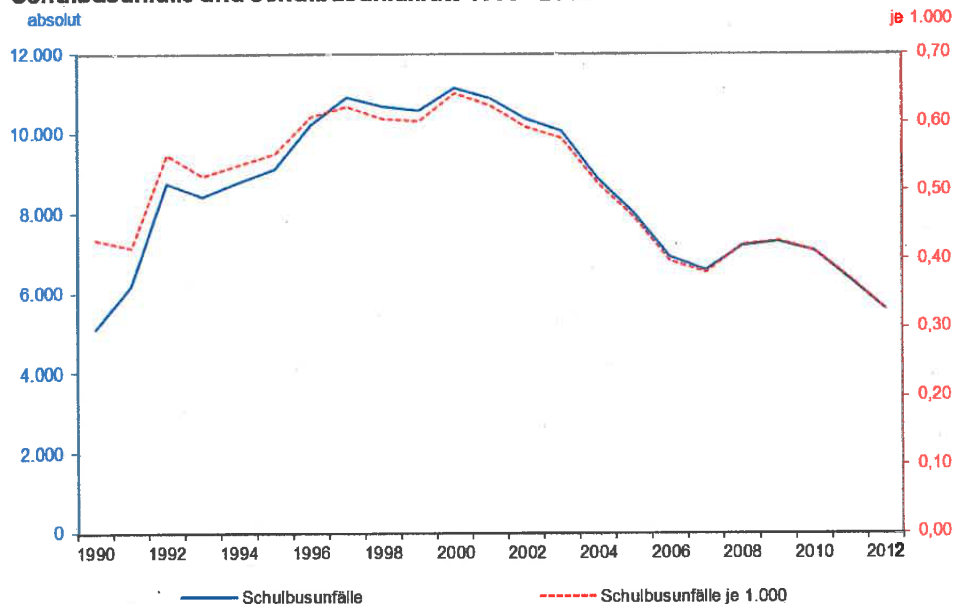
**Zeitliche Entwicklung der Schulbusunfälle**

Jahr	absolut	je 1.000	Anteil an Schulwegunfällen in %
2007	6.562	0,38	5,81
2008	7.173	0,42	6,05
2009	7.289	0,43	6,31
2010	7.052	0,41	5,66
2011	6.335	0,37	5,55
2012	5.601	0,33	5,05

Die in den 1990er-Jahren stark zunehmenden Schulbusunfallzahlen, bei denen sich auch die Erweiterung des Versichertenkollektives in den neuen Bundesländern bemerkbar macht, näherten sich ab 1997 einer Sättigungsgrenze von 11.000 Schulbusunfällen. Nach dem starken Rückgang von 2001 bis 2007 und Anstieg in den Jahren 2008 und 2009 ist nun wieder ein weiterer Rückgang zu verzeichnen. Quantitative Aussagen über Gefährdungen beim Schulbusverkehr können nicht ohne weiteres gemacht werden, da keine exakten Angaben darüber vorliegen, wie viele Schüler täglich an der Beförderung mit Schulbussen teilnehmen.

Mikrozensusdaten zur Verkehrsmittelnutzung von Schülern und Studierenden auf dem Weg von und zur Bildungseinrichtung zeigen für den Zeitraum von 1994 (28,9 %) über 2004 (31,6 %) bis 2008 (30,2 %) eine geringfügige Zu- und dann wieder Abnahme in der Busnutzung. Bei den MID-Daten lag die ÖPNV-Nutzung 2008 bei 31,7 Prozent (2002: 30 %).

**Abbildung 30**  
**Schulbusunfälle und Schulbusunfallrate 1990 - 2012**



<sup>8</sup> Hier werden sämtliche im Zusammenhang mit der Beförderung durch Schulbusse sich ereignenden Unfälle erfasst: Überqueren der Fahrbahn vor Besteigen oder nach Verlassen des Schulbusses, Warten an der Haltestelle, Ein- und Aussteigen sowie Aufenthalt im Schulbus.

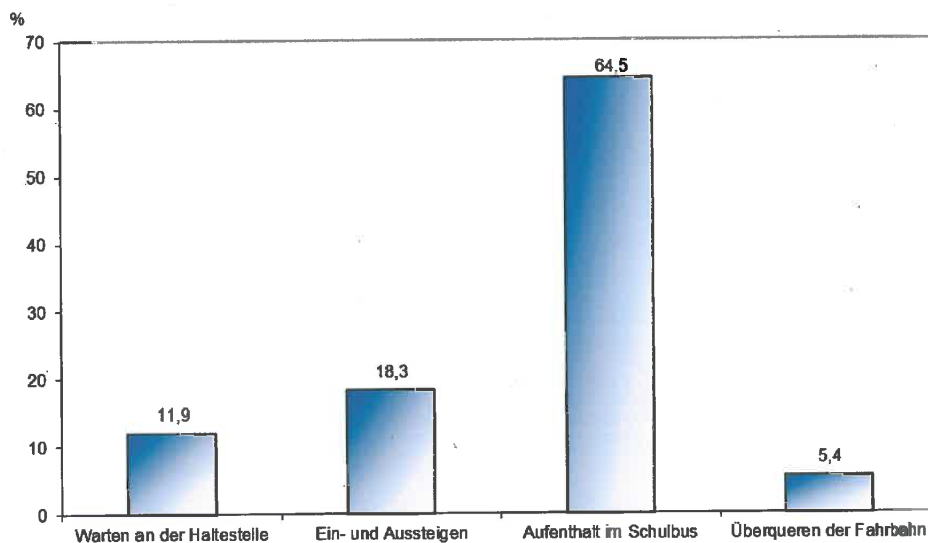


Die Verteilung der typischen Gefahrensituationen beim Schulbusverkehr und deren zeitliche Entwicklung sind Tabelle 24 und Abbildung 31 zu entnehmen. In diesem Zusammenhang ist festzuhalten, dass sich 46,5 Prozent der Schulbusunfälle infolge des Straßenverkehrs ereignet haben (vgl. Tabellen 16 und 23).

**Tabelle 24**  
**Schulbusunfallgeschehen nach Gefahrensituationen**

Jahr	Warten an der Haltestelle		Ein- und Aussteigen		Aufenthalt im Schulbus		Überqueren der Fahrbahn	
	absolut	%	absolut	%	absolut	%	absolut	%
2007	765	11,66	1.618	24,66	3.796	57,85	382	5,83
2008	960	13,38	1.769	24,67	4.098	57,13	346	4,82
2009	724	9,93	1.553	21,30	4.789	65,71	223	3,06
2010	835	11,83	1.101	15,62	4.599	65,22	517	7,33
2011	552	8,72	1.325	20,91	4.160	65,68	297	4,69
2012	667	11,92	1.023	18,26	3.611	64,46	300	5,36

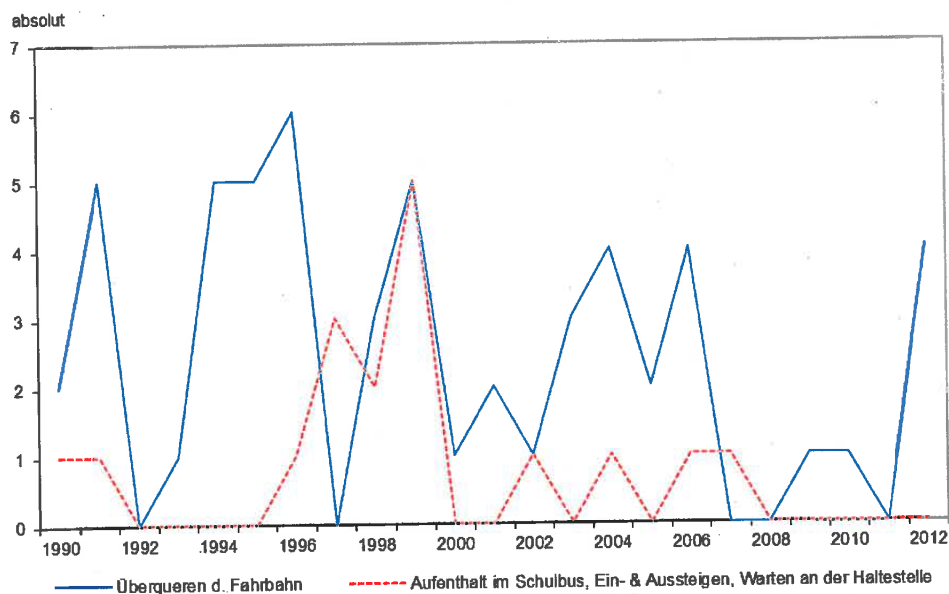
**Abbildung 31**  
**Schulbusunfallgeschehen 2012 nach Gefahrensituationen**



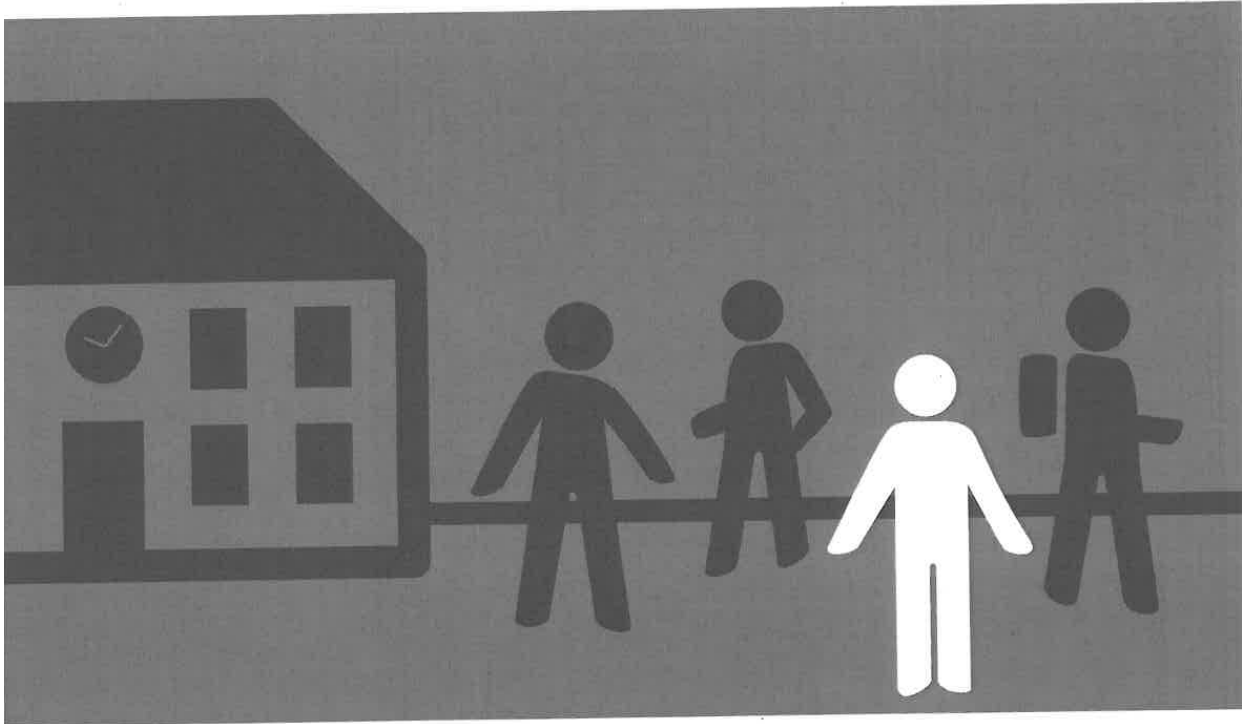
Die meisten Unfälle ereignen sich während des Aufenthaltes im Schulbus. Die Gefahrensituation „Überqueren der Fahrbahn vor Besteigen oder nach Verlassen des Schulbusses“ stellt jedoch im Hinblick auf die Zahl der tödlichen Unfälle sowie der neuen Unfallrenten beim Schulbusverkehr den mit Abstand größten Risikobereich für die Schüler dar.

**Tabelle 25****Tödliche Unfälle beim Schulbusverkehr**

Jahr	Warten an der Haltestelle	Ein- und Aussteigen	Aufenthalt im Schulbus	Überqueren der Fahrbahn
2007	-	-	1	-
2008	-	-	-	-
2009	-	-	-	1
2010	-	-	-	1
2011	-	-	-	-
2012	-	-	-	4

**Abbildung 32****Schulbusunfallgeschehen mit Todesfolge nach Gefahrensituationen 1990 - 2012**

Die zeitliche Entwicklung der tödlichen Schulbusunfälle zeigt keinen länger anhaltenden Trend zur Veränderung (Abbildung 32). Das Überqueren der Fahrbahn ist meistens riskanter als alle anderen Gefährdungssituationen zusammen.



Statistik

**Schülerunfallgeschehen**

**2013**

**Herausgeber**

Deutsche Gesetzliche Unfallversicherung (DGUV)  
Spitzenverband der gewerblichen Berufsgenossenschaften  
und der Unfallversicherungsträger der öffentlichen Hand

Glinkastr.40  
10117 Berlin

Statistik – Makrodaten, Arbeits- und Schülerunfälle

Autoren:  
Wolfram Schwabbacher  
Barbara Lipka  
Kurt Scherer

[www.dguv.de](http://www.dguv.de)

Januar 2015

**Inhaltsverzeichnis**

I. Vorbemerkung .....	4
II. Überblick zum meldepflichtigen Schülerunfallgeschehen 2013.....	5
III. Allgemeiner Teil – Strukturelle Determinanten des Schülerunfallgeschehens .....	6
1. Meldepflichtige Schülerunfälle .....	6
2. Neue Schülerunfallrenten .....	9
3. Tödliche Schülerunfälle.....	11
4. Schülerunfälle nach Geschlecht und Alter .....	12
5. Zeitliche Verteilungsmuster der Schülerunfälle.....	14
6. Schülerunfälle nach Schulart und schulischer Veranstaltung .....	16
IV. Spezieller Teil – Zentrale Unfallarten des Schülerunfallgeschehens .....	21
1. Sportunfälle.....	21
2. Pausenunfälle .....	28
3. Unterrichtsunfälle .....	28
4. Straßenverkehrsunfälle .....	29
5. Schulbusunfälle .....	36
6. Schulwegunfälle, die keine Straßenverkehrsunfälle sind.....	39
V. Anmerkungen .....	40

#### 4. Straßenverkehrsunfälle <sup>7</sup>

##### • Meldepflichtige Straßenverkehrsunfälle

Wie in Tabelle 16 und Abbildung 25 zu sehen, sind die mit Abstand häufigsten Straßenverkehrsunfälle in der Schüler-Unfallversicherung mit 49,3 Prozent die Fahrradunfälle. Im Jahr 2013 waren es 26.085. Weitere Unfälle haben sich bei der Verkehrsbeteiligung als Pkw-Fahrer bzw. -Mitfahrer (19 %), als Fußgänger (10 %) und bei der Benutzung von motorisierten Zweirädern (7 %) ereignet. Im Bereich der nicht privaten Verkehrsmittel entfallen 5,6 Prozent des Straßenverkehrsunfallgeschehens auf die Beförderung der Schüler mit Schulbussen.

**Tabelle 16**

**Straßenverkehrsunfälle 2013 nach Art der Verkehrsbeteiligung**

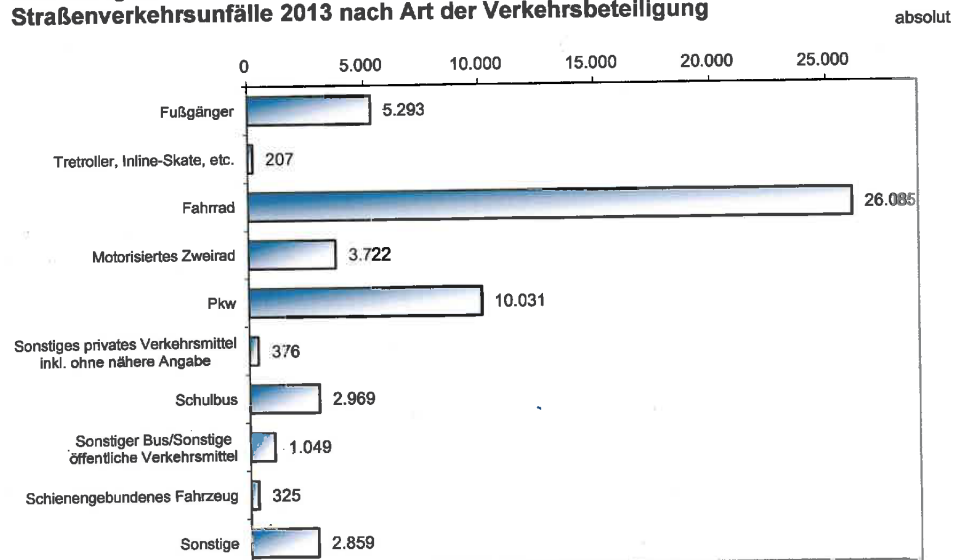
Art der Verkehrsbeteiligung		absolut	Anteil in %	
Ohne Verkehrsmittel	Fußgänger	5.293	10,00	10,39
	Tretroller, Inline-Skate, etc. <sup>**</sup> )	207	0,39	
Privates Verkehrsmittel	Fahrrad	26.085	49,30	76,00
	Motorisiertes Zweirad	3.722	7,03	
	Pkw	10.031	18,96	
	Sonstiges privates Verkehrsmittel inkl. ohne nähere Angabe	376	0,71	
Öffentliches Verkehrsmittel	Schulbus	2.969	5,61	8,21
	Sonstiger Bus/Sonstige öffentliche Verkehrsmittel	1.049	1,98	
	Schienengebundenes Fahrzeug	325	0,61	
Sonstige <sup>*</sup> )		2.859	5,40	5,40
<b>Insgesamt</b>		<b>52.915</b>	<b>100,00</b>	<b>100,00</b>

<sup>\*</sup>) inkl. Straßenverkehrsunfälle bei Schülerunfällen im engeren Sinn

<sup>\*\*</sup>) Schlüssel in 2011 eingeführt

**Abbildung 25**

**Straßenverkehrsunfälle 2013 nach Art der Verkehrsbeteiligung**



<sup>7</sup> Zur definitorischen Abgrenzung siehe Abschnitt V. Anmerkungen.

Die zeitliche Entwicklung der Straßenverkehrsunfälle nach Art der Verkehrsbeteiligung stellen die Tabellen 17 und 18 sowie die Abbildung 26 dar.

**Tabelle 17**

**Straßenverkehrsunfälle 2008 - 2013 nach Art der Verkehrsbeteiligung**

Art der Verkehrsbeteiligung	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Fußgänger	5.295	4.449	4.682	4.791	4.721	5.293
Tretroller, Inline-Skate, etc.	-	-	-	222	292	207
Fahrrad	29.587	26.429	23.461	23.270	23.953	26.085
Motorisiertes Zweirad	4.440	5.537	3.457	4.236	3.743	3.722
Pkw	10.640	10.125	10.488	9.817	10.367	10.031
Sonstiges priv. VM inkl. ohne nähere Angabe	2.030	1.492	1.054	750	691	376
Schulbus	3.016	2.736	2.924	2.562	2.602	2.969
Sonstiger Bus/Sonst. öffentl. Verkehrsmittel	937	824	1.105	1.194	912	1.049
Schienengebundenes Fahrzeug	298	271	351	366	274	325
Sonstiges *)	3.582	3.952	3.595	2.697	2.930	2.859
<b>Insgesamt</b>	<b>59.823</b>	<b>55.815</b>	<b>51.117</b>	<b>49.905</b>	<b>50.485</b>	<b>52.915</b>

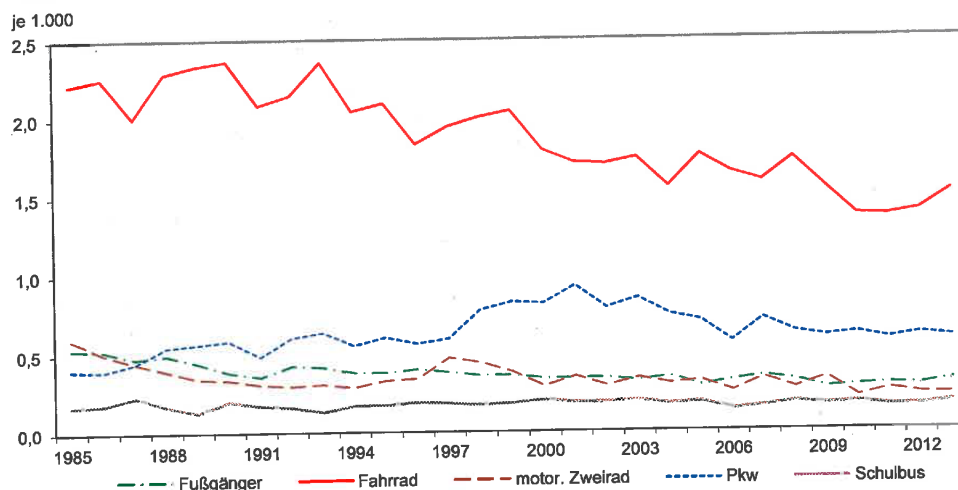
\*) inkl. Straßenverkehrsunfälle bei Schülerunfällen im engeren Sinn

**Tabelle 18**

**Straßenverkehrsunfälle je 1.000 Schüler 2008 - 2013 nach Art der Verkehrsbeteiligung**

Art der Verkehrsbeteiligung	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Fußgänger	0,31	0,26	0,27	0,28	0,28	0,31
Fahrrad	1,73	1,55	1,37	1,36	1,40	1,52
Motorisiertes Zweirad	0,26	0,32	0,20	0,25	0,22	0,22
Pkw	0,62	0,59	0,61	0,58	0,60	0,58
Schulbus	0,18	0,16	0,17	0,15	0,15	0,17
<b>Insgesamt</b>	<b>3,51</b>	<b>3,27</b>	<b>2,99</b>	<b>2,92</b>	<b>2,94</b>	<b>3,08</b>

**Abbildung 26**  
**Straßenverkehrsunfälle je 1.000 Schüler 1985 - 2013 nach Art der Verkehrsbeteiligung \*)**



\*) Quantitative Aussagen über die Gefährdung im Straßenverkehr können allerdings nicht ohne weiteres gemacht werden, da keine exakten Angaben vorliegen, wie viele Schüler täglich mit welchem Verkehrsmittel ihren Schulweg zurücklegen.

Die Zahl der Fahrradunfälle ist seit 1993 tendenziell rückläufig, im Vergleich zum Vorjahr ist jedoch ein Anstieg um 8,8 Prozent zu beobachten. Die Erhebung „Mobilität in Deutschland (MiD)“ ermittelte zur Verkehrsmittelnutzung von Schülern und Studierenden auf dem Weg von und zur Bildungseinrichtung für 2008, dass ca. 15 Prozent der Schüler hauptsächlich mit dem Fahrrad unterwegs sind<sup>8</sup>. Auswertungen des Mikrozensus ergeben für 2012 denselben Wert<sup>9</sup>. Bezogen auf 1.000 Schüler mit Fahrradnutzung ereignen sich somit etwa zehn Fahrradunfälle.

Die Zahl der jährlichen Pkw-Unfälle nahm Ende der 1990er Jahre zu und erreichte im Jahr 2001 einen Höhepunkt. Der anschließende Trend ist - mit kurzen Unterbrechungen - rückläufig. Im Berichtsjahr ist die Zahl der Pkw-Unfälle um 3,2 Prozent gefallen. Im Vergleich zum Jahr 2008 ist die Zahl der Pkw-Unfälle deutlich zurückgegangen (-5,7 %).

Ins Auge fällt die vergleichsweise hohe Zahl der „sonstigen Straßenverkehrsunfälle“. Dabei handelt es sich überwiegend um Straßenverkehrsunfälle bei Exkursionen oder im Zusammenhang mit Landschulheimaufenthalten.

Die Risiken, als Fußgänger oder motorisierter Zweiradfahrer im Straßenverkehr zu verunglücken, weisen längerfristig eine rückläufige Tendenz auf, waren allerdings in den letzten Jahren nahezu unverändert. Im Berichtsjahr ist jedoch erstmals seit Jahren wieder eine substantielle Zunahme des Risikos, als Fußgänger zu verunglücken, festzustellen. Die hohen Fluktuationen bei motorisierten Zweirädern könnten auf unterschiedliche Wetterverhältnisse zurückzuführen sein.

Das Risiko, bei der Beförderung durch Schulbusse einen Straßenverkehrsunfall zu erleiden, bewegt sich in den letzten Jahren tendenziell auf dem gleichen, niedrigen Niveau.

---

<sup>8</sup> [http://www.mobilitaet-in-deutschland.de/pdf/MiD2008\\_Abschlussbericht\\_1.pdf](http://www.mobilitaet-in-deutschland.de/pdf/MiD2008_Abschlussbericht_1.pdf)

<sup>9</sup> Statistisches Bundesamt, Verkehr auf einen Blick, 2013



### • Neue Unfallrenten im Straßenverkehr

Im Berichtsjahr 2013 gab es im Straßenverkehr 205 neue Schülerunfallrenten. Die mit Abstand häufigsten Straßenverkehrsunfälle in der Schüler-Unfallversicherung dieses Schweregrades sind mit 33,2 Prozent die Pkw-Unfälle. Im Jahr 2013 waren es 68, gefolgt von Unfällen mit dem motorisierten Zweirad (53 Unfälle) und dem Fahrrad (47 Unfälle). Weitere Unfälle geschahen bei der Verkehrsbeteiligung als Fußgänger (12,7 %), lediglich 2,4 Prozent entfielen auf den Bereich der öffentlichen Verkehrsmittel.

**Tabelle 19**

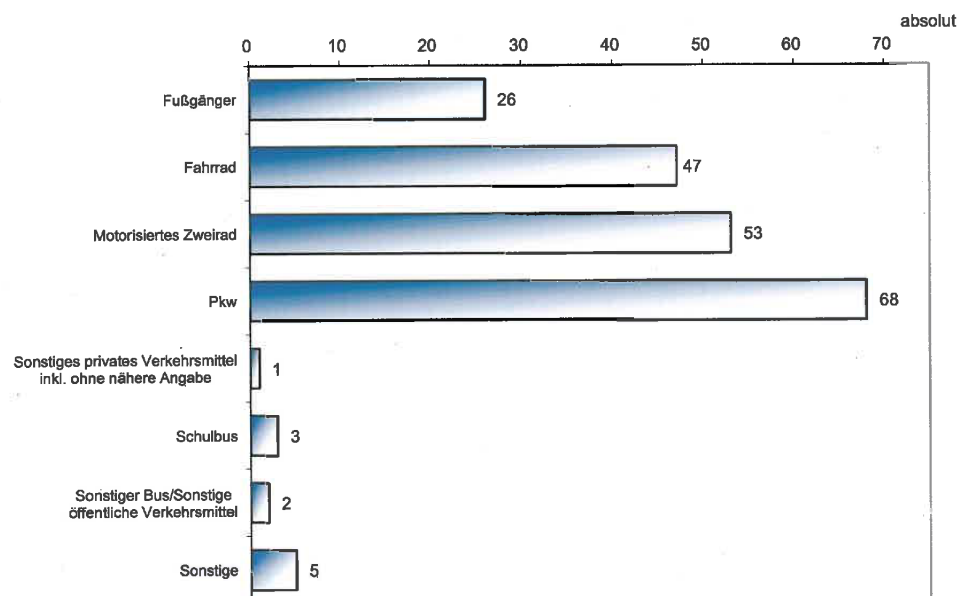
#### Neue Unfallrenten im Straßenverkehr 2013 nach Art der Verkehrsbeteiligung

Art der Verkehrsbeteiligung		absolut	Anteil in %	
Ohne Verkehrsmittel	Fußgänger	26	12,68	12,68
Privates Verkehrsmittel	Fahrrad	47	22,93	82,44
	Motorisiertes Zweirad	53	25,85	
	Pkw	68	33,17	
	Sonstiges privates Verkehrsmittel inkl. ohne nähere Angabe	1	0,49	
Öffentliches Verkehrsmittel	Schulbus	3	1,46	2,44
	Sonstiger Bus/Sonstige öffentliche Verkehrsmittel	2	0,98	
	Schienengebundenes Fahrzeug	-	0,00	
Sonstige *)		5	2,44	2,44
<b>Insgesamt</b>		<b>205</b>	<b>100,00</b>	<b>100,00</b>

\*) inkl. Straßenverkehrsunfälle bei Schülerunfällen im engeren Sinn

**Abbildung 27**

#### Neue Unfallrenten im Straßenverkehr 2013 nach Art der Verkehrsbeteiligung



An den Straßenverkehrsunfällen mit neuer Schülerunfallrente sind hauptsächlich die Altersgruppen der Jugendlichen und jungen Erwachsenen (15 Jahre und älter) beteiligt. Die Verteilung nach Art der Einrichtung und Art der Verkehrsbeteiligung in Tabelle 20 macht deutlich, dass 42,9 Prozent der Straßenverkehrsunfälle, die eine neue Schülerunfallrente zur Folge haben, auf die beruflichen Schulen entfallen. Größtenteils handelt es sich dabei um Pkw-Unfälle (52,3 %), weitere 36,4 Prozent auf Unfälle mit dem motorisierten Zweirad.

**Tabelle 20**

**Neue Unfallrenten im Straßenverkehr 2013 nach Art der Einrichtung  
und Art der Verkehrsbeteiligung**

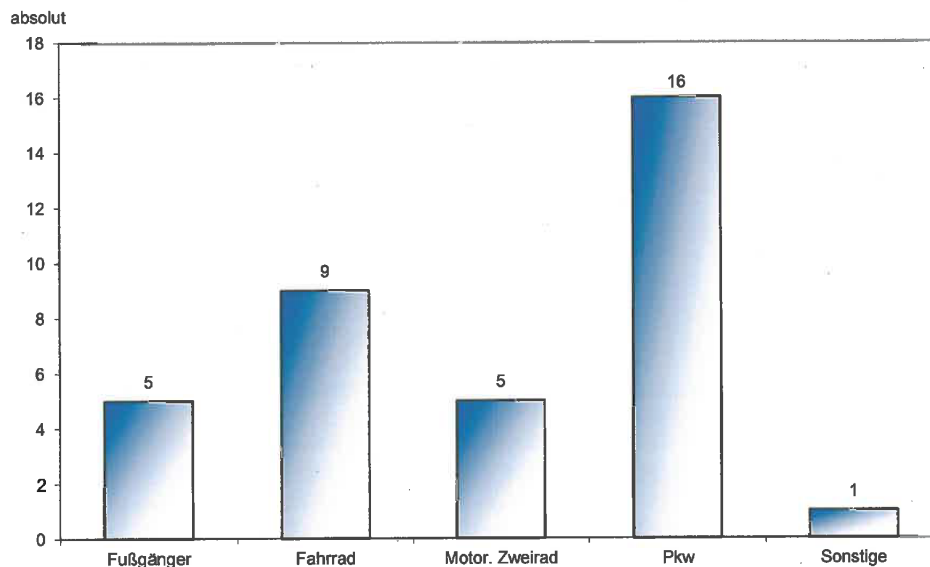
Schulart	Fußgänger	Fahrrad	Motor. Zweirad	Pkw	Schulbus	Sonstige Verkehrs- beteiligung	Insgesamt
Kindertagesbetreuung	3	1	-	1	-	-	5
Grundschulen	6	1	-	1	1	-	9
Hauptschulen	1	3	1	1	1	-	7
Sonderschulen	-	-	-	1	-	-	1
Realschulen	2	8	3	2	-	-	15
Gymnasien	3	10	6	3	1	4	27
Gesamtschulen und sonst. allg. bild. Schu- len	7	8	2	3	-	1	21
Berufliche Schulen	4	3	32	46	-	3	88
Hochschulen	-	13	9	10	-	-	32
<b>Insgesamt</b>	<b>26</b>	<b>47</b>	<b>53</b>	<b>68</b>	<b>3</b>	<b>8</b>	<b>205</b>

- **Tödliche Straßenverkehrsunfälle**

36 Schüler sind infolge des Straßenverkehrs getötet worden, im Vergleich zum Vorjahr entspricht dies einem deutlichen Rückgang um 9 Unfälle. Vor allem bei den Pkw-Unfällen ist ein deutlicher Rückgang zu verzeichnen.

**Abbildung 28**

**Straßenverkehrsunfälle 2013 mit Todesfolge nach Art der Verkehrsbeteiligung**



An den Straßenverkehrsunfällen mit Todesfolge sind hauptsächlich die Altersgruppen der Jugendlichen und jungen Erwachsenen (15 Jahre und älter) beteiligt (75,0 %), männliche Versicherte sind mit 52,8 Prozent etwas häufiger vertreten. Die Verteilung nach Art der Einrichtung und Art der Verkehrsbeteiligung in Tabelle 21 macht deutlich, dass 47,2 Prozent der tödlichen Straßenverkehrsunfälle auf die beruflichen Schulen entfallen. Größtenteils handelt es sich dabei um Pkw-Unfälle mit Todesfolge (70,6 %).

**Tabelle 21**

**Straßenverkehrsunfälle 2013 mit Todesfolge nach Art der Einrichtung und Art der Verkehrsbeteiligung**

Schulart	Fußgänger	Fahrrad	Motor. Zweirad	Pkw	Schulbus	Sonstige Verkehrsbeteiligung	Insgesamt
Kindertagesbetreuung	-	1	-	-	-	-	1
Grundschulen	1	-	-	-	-	-	1
Hauptschulen	-	1	-	1	-	1	3
Sonderschulen	-	-	-	-	-	-	-
Realschulen	1	1	1	1	-	-	4
Gymnasien	2	2	-	-	-	-	4
Gesamtschulen und sonst. allg. bild. Schulen	-	3	1	2	-	-	6
Berufliche Schulen	1	1	3	12	-	-	17
Hochschulen	-	-	-	-	-	-	-
<b>Insgesamt</b>	<b>5</b>	<b>9</b>	<b>5</b>	<b>16</b>	<b>-</b>	<b>1</b>	<b>36</b>

34

Die zeitliche Entwicklung der tödlichen Straßenverkehrsunfälle in der Schüler-Unfallversicherung, aufgegliedert nach der Art der Verkehrsbeteiligung, ist Tabelle 22 und Abbildung 29 zu entnehmen.

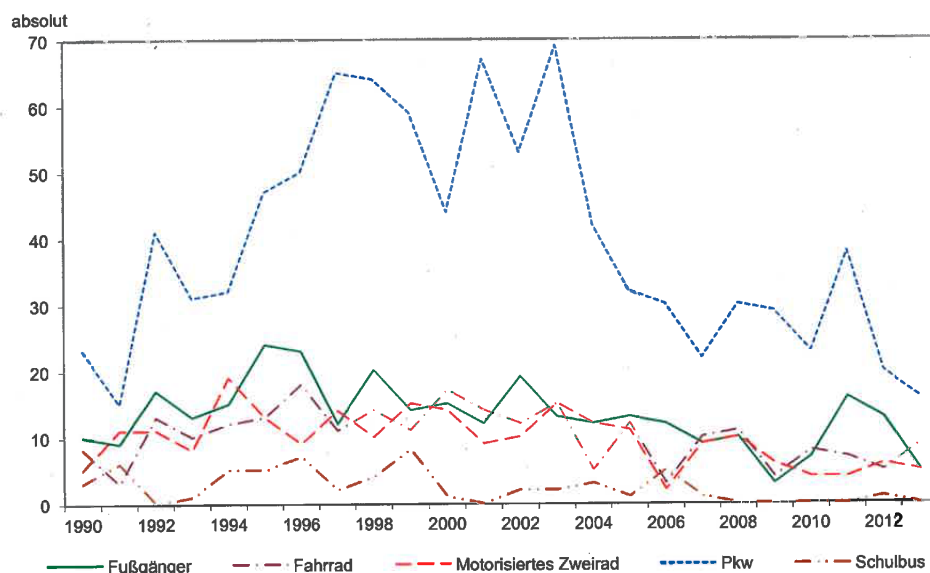
**Tabelle 22**  
**Straßenverkehrsunfälle mit Todesfolge 2008 - 2013**  
**nach Art der Verkehrsbeteiligung**

Art der Verkehrsbeteiligung	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Fußgänger	10	3	7	16	13	5
Fahrrad	11	4	8	7	5	9
Motorisiertes Zweirad	10	6	4	4	6	5
Pkw	30	29	23	38	20	16
Sonstiges privates Verkehrsmittel inkl. o.n. Angabe	-	-	-	-	-	-
Schulbus	-	-	-	-	1	-
Sonstiger Bus/ Sonst. öffentl. Verkehrsmittel	-	-	1	-	-	1
Schienengebundenes Fahrzeug	-	-	-	-	-	-
Sonstige *)	5	2	1	1	-	-
<b>Insgesamt</b>	<b>66</b>	<b>44</b>	<b>44</b>	<b>66</b>	<b>45</b>	<b>36</b>

\*) inkl. Straßenverkehrsunfälle bei Schülerunfällen im engeren Sinn

Der längerfristige Verlauf der tödlichen Pkw-Unfälle in Abbildung 29 ist gekennzeichnet durch eine Zunahme Anfang und Mitte der 1990er Jahre, eine Stagnation mit großen jährlichen Schwankungen um die Jahrhundertwende und eine deutliche Abnahme von 2003 bis 2007. In den letzten beiden Berichtsjahren ist wieder ein deutlicher Rückgang zu verzeichnen.

**Abbildung 29**  
**Straßenverkehrsunfälle mit Todesfolge nach Art der Verkehrsbeteiligung**  
**1990 - 2013**



## 5. Schulbusunfälle <sup>10</sup>

**Tabelle 23**

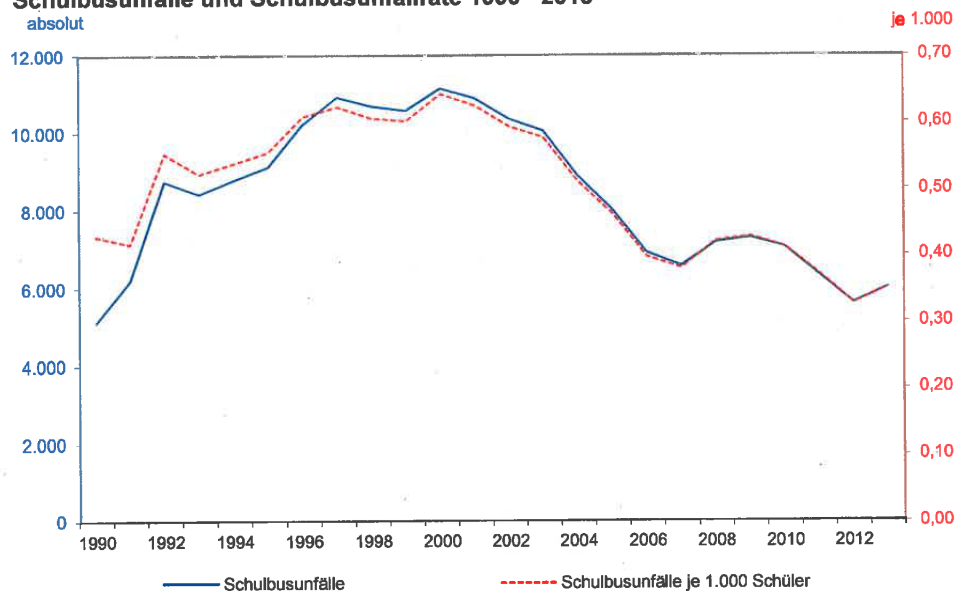
**Zeitliche Entwicklung der Schulbusunfälle**

Jahr	absolut	je 1.000	Anteil an Schulwegunfällen in %
2008	7.173	0,42	6,05
2009	7.289	0,43	6,31
2010	7.052	0,41	5,66
2011	6.335	0,37	5,55
2012	5.601	0,33	5,05
2013	6.005	0,35	5,35

Die in den 1990er-Jahren stark zunehmenden Schulbusunfallzahlen, bei denen sich auch die Erweiterung des Versichertenkollektives in den neuen Bundesländern bemerkbar macht, näherten sich ab 1997 dem Maximum von 11.000 Schulbusunfällen. Nach dem starken Rückgang von 2001 bis 2007, dem kurzfristigen Anstieg in den Jahren 2008 bis 2009 und dem erneuten Rückgang 2010 bis 2012 ist im Berichtsjahr wieder eine Zunahme (+7,2 %) zu verzeichnen. Quantitative Aussagen über Gefährdungen beim Schulbusverkehr können nicht ohne Weiteres gemacht werden, da keine exakten Angaben darüber vorliegen, wie viele Schüler täglich an der Beförderung mit Schulbussen teilnehmen.

Sekundärdaten zur Verkehrsmittelnutzung (Mikrozensus und MiD) liegen bei Befragungen zum Pendlerverhalten für Schüler und Studierende auf dem Weg von und zur Bildungseinrichtung in der Bus bzw. ÖPNV-Nutzung bei einem relativ stabilen Anteil von rund 30 Prozent. Unter Berücksichtigung dieser Expositionsgröße läge das Schulbusunfallrisiko damit bei etwa einem Schulbusunfall pro 1.000 Schüler mit Schulbusnutzung.

**Abbildung 30**  
**Schulbusunfälle und Schulbusunfallrate 1990 - 2013**



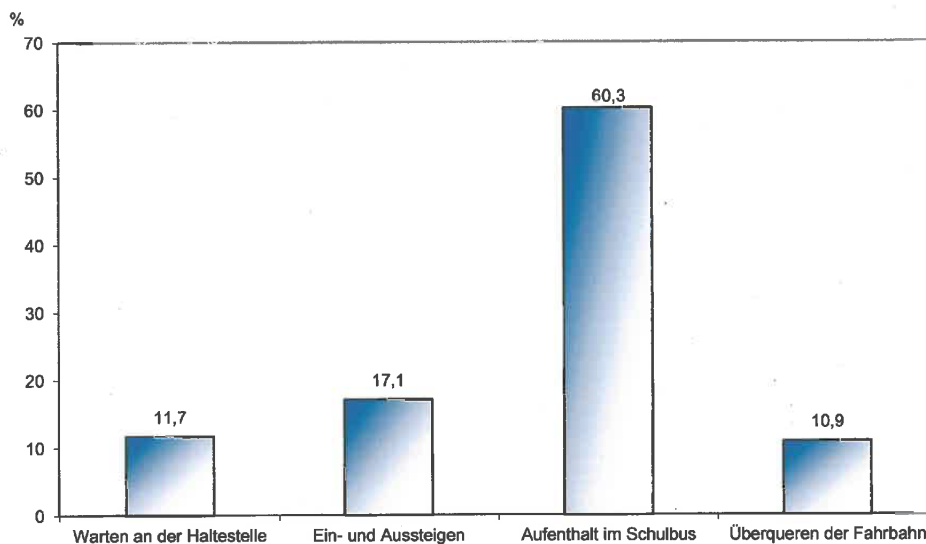
<sup>10</sup> Hier werden sämtliche im Zusammenhang mit der Beförderung durch Schulbusse sich ereignenden Unfälle erfasst: Überqueren der Fahrbahn vor Bestiegen oder nach Verlassen des Schulbusses, Warten an der Haltestelle, Ein- und Aussteigen sowie Aufenthalt im Schulbus.

Die Verteilung der typischen Gefahrensituationen beim Schulbusverkehr und deren zeitliche Entwicklung sind Tabelle 24 und Abbildung 31 zu entnehmen. In diesem Zusammenhang ist festzuhalten, dass sich 49,4 Prozent der Schulbusunfälle infolge des Straßenverkehrs ereignet haben (vgl. Tabellen 16 und 23).

**Tabelle 24**  
**Schulbusunfallgeschehen nach Gefahrensituationen**

Jahr	Warten an der Haltestelle		Ein- und Aussteigen		Aufenthalt im Schulbus		Überqueren der Fahrbahn	
	absolut	%	absolut	%	absolut	%	absolut	%
2008	960	13,38	1.769	24,67	4.098	57,13	346	4,82
2009	724	9,93	1.553	21,30	4.789	65,71	223	3,06
2010	835	11,83	1.101	15,62	4.599	65,22	517	7,33
2011	552	8,72	1.325	20,91	4.160	65,68	297	4,69
2012	667	11,92	1.023	18,26	3.611	64,46	300	5,36
2013	704	11,73	1.028	17,13	3.618	60,25	654	10,89

**Abbildung 31**  
**Schulbusunfallgeschehen 2013 nach Gefahrensituationen**

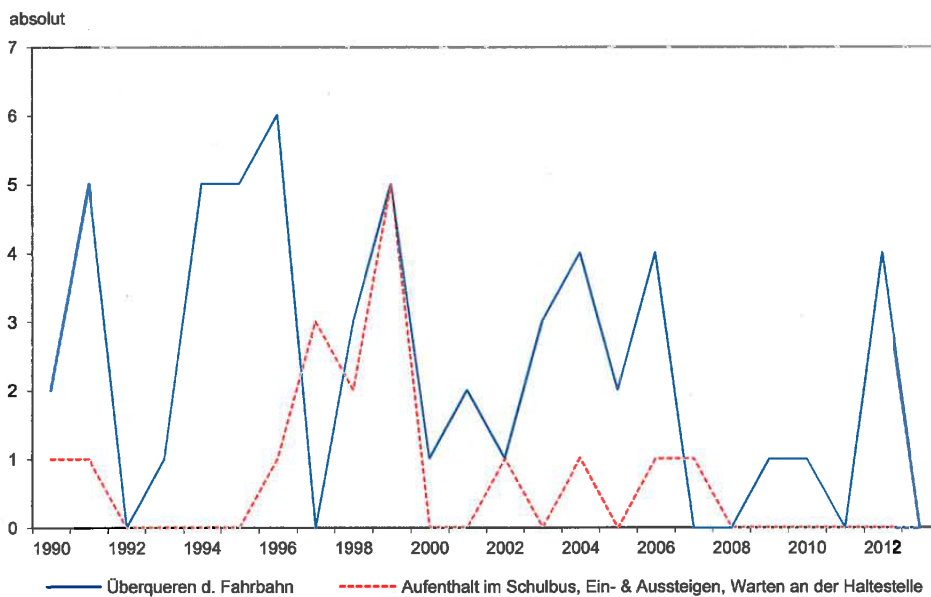


Die meisten Unfälle ereignen sich während des Aufenthaltes im Schulbus. Die Gefahrensituation „Überqueren der Fahrbahn vor Besteigen oder nach Verlassen des Schulbusses“ stellt jedoch im Hinblick auf die Zahl der tödlichen Unfälle sowie der neuen Unfallrenten beim Schulbusverkehr den mit Abstand größten Risikobereich für die Schüler dar.

**Tabelle 25**  
**Tödliche Unfälle beim Schulbusverkehr**

Jahr	Warten an der Haltestelle	Ein- und Aussteigen	Aufenthalt im Schulbus	Überqueren der Fahrbahn
2008	-	-	-	-
2009	-	-	-	1
2010	-	-	-	1
2011	-	-	-	-
2012	-	-	-	4
2013	-	-	-	-

**Abbildung 32**  
**Schulbusunfallgeschehen mit Todesfolge nach Gefahrensituationen 1990 - 2013**



Die zeitliche Entwicklung der tödlichen Schulbusunfälle zeigt keinen länger anhaltenden Trend zur Veränderung (Abbildung 32). Das Überqueren der Fahrbahn ist meistens riskanter als alle anderen Gefährdungssituationen zusammen.