GUV-SI 8046 (bisher GUV 57.1.33)
GUV-Informationen
Verkehrssicherheit



Mit dem Bus zur Schule

Gesetzliche
Unfallversicherung

Herausgeber
Bundesverband der Unfallkassen
Fockensteinstraße 1, 81539 München
www.unfallkassen.de

Ausgabe April 2002

Gestaltung:
RUF & SPREIGL

Zeichnungen:
Erik Liebermann

Titelfoto:
Daniela Pohlmann, Unfallkasse Schleswig-Holstein

© 2002
Alle Rechte vorbehalten. Nachdruck, auch auszugsweise, nur mit vorheriger Genehmigung des Herausgebers.
Printed in Germany

Zu beziehen unter Bestell-Nr. GUV-SI 8046 vom zuständigen Unfallversicherungsträger, siehe vorletzte Umschlagseite

GUV-SI 8046 (bisher GUV 57.1.33)
GUV-Informationen
Verkehrssicherheit

Helmut Schrödel

Mit dem Bus zur Schule

Gesetze, Verordnungen, Bekanntmachungen, Hinweise

Gesetzliche Unfallversicherung

Inhalt

Vorwort 7

Begriffsbestimmungen 8

Bundeseinheitliche Gesetze und Verordnungen 10

Straßenverkehrsordnung (StVO) 11

Straßenverkehrszulassungsordnung (StVZO) 14

Fahrerlaubnisverordnung (FeV) 17

Personenbeförderungsgesetz (PBefG) 18

Freistellungsverordnung 18

Verordnung über den Betrieb von Kraftfahrtunternehmen im Personenverkehr (BOKraft) 20

Unfallverhütungsvorschriften 26

Normen 27

Regelungen auf Landes- und Regionalebene 28

Gesetze und Verordnungen der Länder 28

Erlasse und Bekanntmachungen der Länder 28

Schulbusverträge 31

Anhänge:

Anforderungskatalog 35

Resolution des Bundeselternrates 42

Stichwortverzeichnis 43

Vorwort

Millionen Schulkinder legen ihren täglichen Weg zur Schule mit Bussen zurück.

Verglichen mit anderen Verkehrsmitteln, ist der Bus zweifellos **eines der sichersten Schülerbeförderungsmittel.** Aber nach wie vor werden jährlich mehr als 8.000 Kinder beim Busfahren verletzt. Im Bus, beim Ein- und Aussteigen, beim Warten an der Haltestelle und beim Überqueren der Fahrbahn, auf dem Weg vom oder zum Bus verunglücken viele Kinder und Jugendliche.

Eltern, Schulen, Busunternehmer, Fahrer, Behörden und Institutionen sind deshalb aufgerufen, weiterhin alle Möglichkeiten auszuschöpfen, den Busbetrieb für Schüler attraktiv und sicher zu machen. In dieser Broschüre sind Vorschriften und Regelungen zusammengestellt und kommentiert, die dabei helfen können.

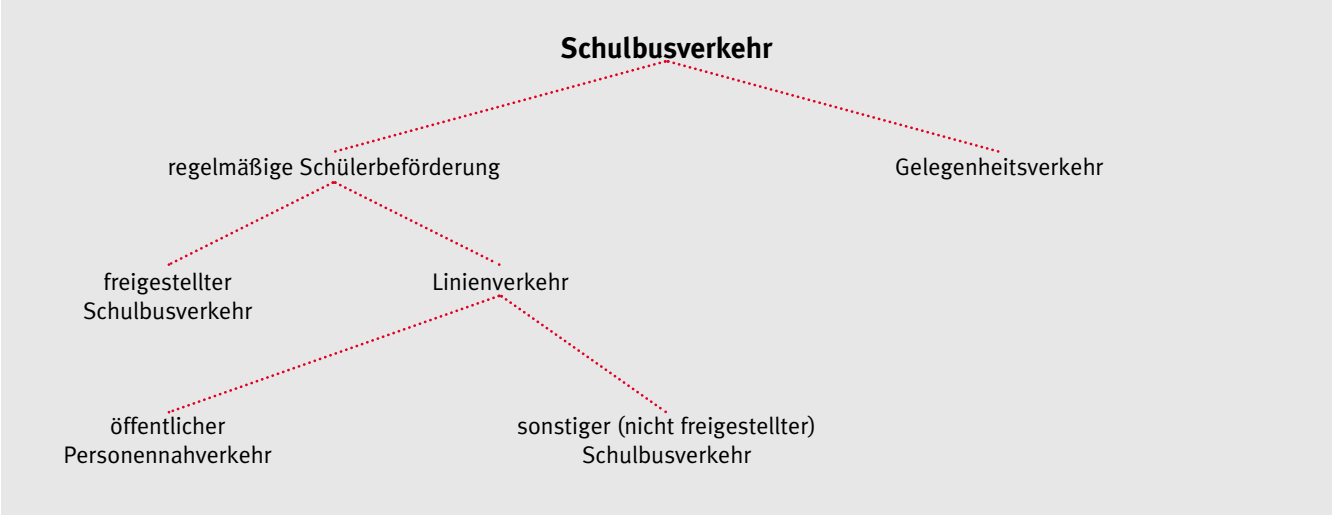
Die zahlreichen bundeseinheitlichen gesetzlichen Regelungen zum Schul- und Kindergarten-Busverkehr hat der Bundesminister für Verkehr in einem „Anforderungskatalog für Kraftomnibusse und Kleinbusse, die zur Schülerbeförderung besonders eingesetzt werden“ zusammengestellt und ergänzt. Der Text dieses Anforderungskataloges ist im Anhang abgedruckt. Er wendet sich in erster Linie an Unternehmer und Fahrzeugführer.
Darüber hinaus sollen mit der hier vorliegenden Broschüre auch Probleme angesprochen werden, die andere Zielgruppen betreffen.

Auf die besonderen Probleme, die mit der Beförderung von **Kindergartenkindern** in Bussen zusammenhängen, wird hier nur teilweise eingegangen, wenn auch viele Aussagen über Schulbusse sinngemäß für Kindergartenbusse zutreffen.

Bei der Erstellung des Textes haben die Bayerischen Staatsministerien für Inneres und für Wirtschaft und Verkehr, das Bundesverkehrsministerium und der ADAC beratend und unterstützend mitgewirkt.

Zur besseren Unterscheidung werden Gesetze, Verordnungstexte usw. durch Kursivschrift hervorgehoben.

Begriffsbestimmungen



Der Begriff **Schulbusverkehr** wird hier in seiner ganzen Komplexität behandelt: Er beschreibt im Allgemeinen die regelmäßige, nichtöffentliche Beförderung von Schülerinnen und Schülern mit Bussen von und zur Schule.
Im weiteren Sinne werden aber auch öffentliche Linienbusse und sonstige Busse als Schulbusse bezeichnet, wenn diese Schülerinnen und Schüler befördern.

Gelegenheitsverkehr sind Sonderfahrten. Im Schülerbereich handelt es sich zum Beispiel um Theaterfahrten, Ausflugsfahrten, Fahrten zu Sportwettbewerben usw.

Freigestellter Schulbusverkehr ist von der Genehmigungspflicht nach § 2 des Personenbeförderungsgesetzes (PBefG) befreit. Er umfasst den Schulbusverkehr durch oder für Schulträger sowie den Schulbusverkehr für Behinderte (siehe Freistellungsverordnung § 1).

Linienverkehr ist regelmäßiger Verkehr von Kraftfahrzeugen auf festgelegten Routen und Haltepunkten. Schulbusverkehr, bei dem andere Fahrgäste ausgeschlossen sind und der nicht zum „freigestellten Schulbusverkehr“ gehört, zählt demnach auch zum Linienverkehr (PBefG § 43).

Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV) ist öffentlicher Linienverkehr im Orts- und Nachbarortsbereich. Er kann sowohl von Schülerinnen und Schülern als auch von anderen Personen in Anspruch genommen werden.

Sonstiger Schulbusverkehr ist nicht freigestellter Schulbusverkehr, d.h. genehmigungspflichtiger Schulbusbetrieb, zum Beispiel im Auftrag von Eltern oder Internaten. Er zählt nach § 43 PBefG zum Linienverkehr.

Fahrzeuge, die zur Schülerbeförderung eingesetzt werden:

Kraftomnibus (KOM) ist ein Kraftfahrzeug zur Beförderung von Personen, bei dem die Zahl der Fahrgast-Sitzplätze größer als 8 ist. Aus technischen Gründen gibt es in Kraftomnibussen zzt. noch keine Anschnallpflicht. Kraftomnibusse zählen nicht zu den Personenkraftwagen.

Kleinbus wird im Allgemeinen ein Bus genannt, der bis zu 8 Fahrgastsitzplätze hat; mit dem Platz für den Fahrzeuglenker hat er also „1+8“ Plätze. Die Zahl 8 darf nur bei Kindern bis zum vollendeten 12. Lebensjahr überschritten werden, wenn genügend genehmigte Kindersitze mit Rückhalteeinrichtungen angebracht sind. Kleinbusse zählen zulassungsrechtlich zu den Personenkraftwagen und müssen deshalb auf allen Plätzen mit Sicherheitsgurten ausgestattet sein. Im Behinderten- und Sonderschulbereich sind Kleinbusse sehr verbreitet.

Auch **Taxen und Mietwagen** werden häufig zur regelmäßigen Schülerbeförderung eingesetzt. Egal, ob es sich um PKW-Limousinen oder um Kleinbusse handelt, sind sie ebenfalls von der Freistellungsverordnung erfasst, wenn die entsprechenden Voraussetzungen vorliegen (siehe Tabelle auf Seite 19).

Verantwortliche und Beteiligte im Schulbusverkehr:

Unternehmer im Schulbusverkehr ist der Betreiber des Busunternehmens, das die Schülerbeförderung durchführt. Er handelt im Auftrag des Schulträgers, des Landkreises, der Stadt, der Gemeinde usw., ist also „Auftragnehmer“. Er ist für die Sicherheit im Bus verantwortlich, soweit dies in den Gesetzen

und Verordnungen so geregelt ist, und soweit dies durch den Auftraggeber z.B. im „Schulbusvertrag“ fixiert wurde.

Auftraggeber des Schulbusverkehrs ist i.d.R. die für den Sachaufwand der Schule und für die Schülerbeförderung zuständige Gebietskörperschaft, z.B. die Gemeinde, der Zweckverband, die Stadt oder der Landkreis. Es kann sich aber auch um einen privaten Schulträger, eine Elterninitiative o.Ä. handeln. Der Auftraggeber ist gehalten, den Vertrag mit dem Busunternehmer zu gestalten und dabei die Sicherheitsbelange zu berücksichtigen. Empfehlenswert ist die Verwendung eines Mustervertrages (Beispiel: siehe Seite 32 ff.) und die Integration des Anforderungskataloges des Bundesverkehrsministers (siehe Anhang 1). Notfalls hat der Auftraggeber den Sicherheitsbedürfnissen der Kinder und Jugendlichen durch Aufsichtspersonen gerecht zu werden.

Schulbusträger = Auftraggeber des Schulbusverkehrs

Aufsichtsbehörde für den Schulbusverkehr ist die Genehmigungsbehörde, d.h. die Kreis- oder Stadtverwaltung. Dies gilt auch für den freigestellten Schulbusverkehr. Daneben sind noch die Aufsichtsbefugnisse der Polizei (vor allem bezüglich der Einhaltung der StVO, StVZO und FeV) und der Berufsgenossenschaft des Busunternehmens (i.d.R. die BG für Fahrzeughaltungen) zu nennen.

Bundeseinheitliche Gesetze und Verordnungen

Die wichtigsten bundesweit geltenden Rechtsgrundlagen für den Schulbusverkehr sind in der Straßenverkehrsordnung (StVO), der Straßenverkehrszulassungsordnung (StVZO), der Fahrerlaubnisverordnung (FeV), im Personenbeförderungsgesetz (PBefG) und in der Verordnung über den Betrieb von Kraftfahrunternehmen im Personenverkehr (BOKraft) enthalten. Eine praktikable und gut lesbare Zusammenfassung der wichtigsten Aussagen der genannten Grundlagen (insbesondere der StVZO und der BOKraft), verbunden mit wertvollen Ergänzungen und Hinweisen, stellt der so genannte „Anforderungskatalog“ dar (siehe Anhang 1).

Unfallverhütungsvorschriften der gesetzlichen Unfallversicherungsträger und Normen sind gesondert aufgeführt.

Daneben gibt es noch eine Reihe von landesrechtlichen Vorschriften und regionalen Regelungen.

Rechtsgrundlagen für den Schulbusverkehr in der Bundesrepublik Deutschland

Bundeseinheitliche Regelungen

zusammengefasst im „Anforderungskatalog“ des Bundesverkehrsministers

Straßenverkehrsordnung (StVO)	Straßenverkehrszulassungsordnung (StVZO)	Fahrerlaubnisverordnung (FeV)	Personenbeförderungsgesetz (PBefG)	Verordnung über den Betrieb von Kraftfahrunternehmen im Personenverkehr (BOKraft)
u.a. § 1 § 16 § 20 § 21 § 41	u.a. § 15d § 23 § 29 § 34a § 35 § 54 § 72	u.a. § 4 § 6 § 48	§ 43 Freistellungsverordnung § 1	u.a. § 1 § 3 § 7 § 8 § 13 § 14 § 15 § 18 § 33

Unfallverhütungsvorschriften

Normen

Länderspezifische, regionale und privatrechtliche Regelungen

Landesgesetze	Ministerialerlasse	privatrechtliche Vereinbarungen
einschl. Ausführungsverordnungen	– Bekanntmachungen – Schreiben	(Schulbusverträge) zwischen Schulbusträgern und -unternehmern
z. B. – Finanzausgleichsgesetz	z. B. – Mustervertrag	
– Gesetz über Schülerbeförderung	– Haltestellenrichtlinien	
– Schulfinanzierungsgesetz	– Schulwegdienste	

Straßenverkehrsordnung (StVO)

§ 1 Grundregel

Abs. 1:
„Die Teilnahme am Straßenverkehr erfordert ständige Vorsicht und gegenseitige Rücksicht.“

§ 41 Kennzeichnung von Haltestellen

Abs. 2.4:
Straßenbahn- und Linienbushaltestellen werden durch das Zeichen 224 gekennzeichnet. Schulbushaltestellen werden durch das Zeichen 224 mit Zusatzschild „Schulbus (und Angabe der tageszeitlichen Benutzung)“ gekennzeichnet.

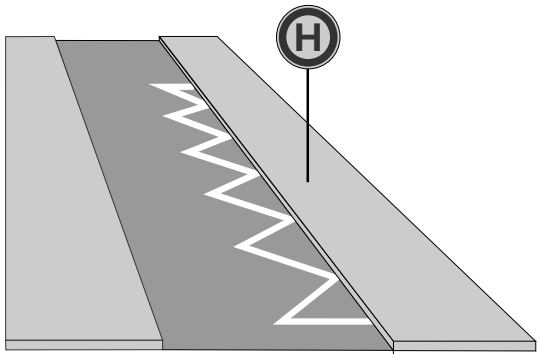


Zeichen 224
für Haltestellen von Linienbussen (grünes H auf gelbem Grund, grüner Rand)



Zeichen 224 mit Zusatzschild für Haltestellen von Schulbussen
(bildliche Darstellung siehe Titelseite)

Abs. 3.8:
Grenzmarkierung … (Zeichen 299) *… bezeichnet, verlängert oder verkürzt vorgeschriebene Halt- und Parkverbote.*



Zeichen 299

§ 12 Verhalten an Haltestellen

Abs. 3:
Das Parken ist unzulässig … bis zu je 15 m vor und hinter Haltestellenschildern (Zeichen 224) … und soweit dies durch Grenzmarkierung (Zeichen 299) verboten ist.

§ 16

Abs. 2 Satz 1:
„Der Führer eines Omnibusses des Linienverkehrs oder eines gekennzeichneten Schulbusses muss das Warnblinklicht einschalten, wenn er sich einer Haltestelle nähert und solange Fahrgäste ein- oder aussteigen, soweit die Straßenverkehrsbehörde für bestimmte Haltestellen ein solches Verhalten angeordnet hat.“

§ 20

„(1) An Omnibussen des Linienverkehrs, an Straßenbahnen und an gekennzeichneten Schulbussen, die an Haltestellen (Zeichen 224) halten, darf, auch im Gegenverkehr, nur vorsichtig vorbeigefahren werden.

(2) Wenn Fahrgäste ein- oder aussteigen, darf rechts nur mit Schrittgeschwindigkeit und nur in einem solchen Abstand vorbeigefahren werden, dass eine Gefährdung von Fahrgästen ausgeschlossen ist. Sie dürfen auch nicht behindert werden. Wenn nötig, muss der Fahrzeugführer warten.

(3) Omnibusse des Linienverkehrs und gekennzeichnete Schulbusse, die sich einer Haltestelle (Zeichen 224) nähern und Warnblinklicht eingeschaltet haben, dürfen nicht überholt werden.

(4) An Omnibussen des Linienverkehrs und gekennzeichneten Schulbussen, die an Haltestellen (Zeichen 224) halten und Warnblinklicht eingeschaltet haben, darf nur mit Schrittgeschwindigkeit und nur in einem solchen Abstand vorbeigefahren werden, dass eine Gefährdung von Fahrgästen ausgeschlossen ist. Die Schrittgeschwindigkeit gilt auch für den Gegenverkehr auf derselben Fahrbahn. Die Fahrgäste dürfen auch nicht behindert werden. Wenn nötig, muss der Fahrzeugführer warten."

In der Praxis besagt diese seit August 1995 gültige Regelung Folgendes:

- Ein Bus **nähert** sich mit eingeschaltetem Warnblinker einer Haltestelle: Überholverbot!

- Ein Bus **hält** an einer Haltestelle mit eingeschaltetem Warnblinker: Schrittgeschwindigkeit = 4–7 km/h. Dies gilt auch auf der Gegenfahrbahn, sofern sie nicht baulich abgetrennt ist!

Die zitierte Regelung in den Paragraphen 16 und 20 der StVO (s. o.) stellt einen Kompromiss dar zwischen

- der bisherigen Regelung (Vorbeifahren mit mäßiger Geschwindigkeit) und

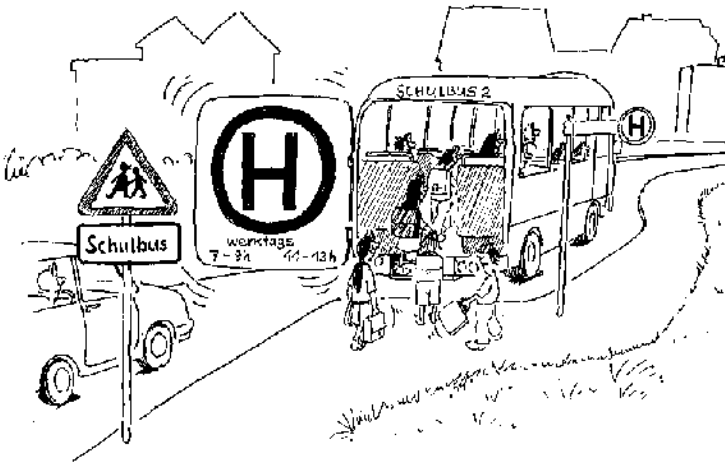
- einem seit vielen Jahren von vielen Institutionen geforderten generellen Vorbeifahrverbot an haltenden Schulbussen nach amerikanischem Vorbild.

Bemerkenswert an der neuen Regelung ist insbesondere:

- Sie gilt sowohl im speziellen Schulbusverkehr, als auch im öffentlichen Personennahverkehr.

- Die Busfahrer haben nur an solchen Haltestellen Warnblinklicht einzuschalten, an denen mit besonderer Gefährdung von Personen gerechnet wird. Diese Haltestellen sind den Busfahrern bekannt, teilweise sind sie entsprechend gekennzeichnet.

- Die Regelung macht keinen Unterschied zwischen Haltestellen innerhalb und außerhalb geschlossener Ortschaften.



§ 21 Anschnallen im PKW und Bus

Abs. 1a:
„Kinder bis zum vollendeten 12. Lebensjahr, die kleiner als 150 cm sind, dürfen in Kraftfahrzeugen auf Sitzen, für die Sicherheitsgurte vorgeschrieben sind, nur mitgenommen werden, wenn Rückhalteeinrichtungen für Kinder benutzt werden, die amtlich genehmigt und für das Kind geeignet sind. Bis zum 31. Dezember 1997 gilt dies nicht für die Mitnahme von Kindern in Taxen, soweit nicht eine regelmäßige Beförderung von Kindern gegeben ist. Abweichend von Satz 1 dürfen Kinder auf Rücksitzen ohne Sicherung durch Rückhalteeinrichtungen befördert werden, wenn wegen der Sicherung von anderen Personen für die Befestigung von Rückhalteeinrichtungen für Kinder keine Möglichkeit besteht.“

Diese am 1.4.1993 in Kraft getretene Regelung gilt für alle Kraftfahrzeuge, in denen Sicherheitsgurte vorgeschrieben sind, also für PKWs und damit auch für Kleinbusse. In Kraftomnibussen gilt diese Regelung nur für bestimmte neue Fahrzeugtypen (siehe Seite 17) und nur im Reiseverkehr, nicht im Linienverkehr oder freigestellten Schülerverkehr.
Die Probleme, die mit der Anschnallpflicht von Kindern in Kleinbussen und PKW auftraten, veranlassten viele Organisationen und Behörden, Merkblätter und Informationsbroschüren zu veröffentlichen (siehe nebenstehenden Abdruck).

Kinder als Mitfahrer! Worauf ist bei Kindersitzen zu achten?

Auszug aus einem Faltblatt der Unternehmensgruppe TÜV Bayern

Ab 1.4.1993 gibt es für Kinder-Rückhalte-Systeme eine neue gesetzliche Vorschrift. Diese besagt, dass Kinder bis zum vollendeten 12. Lebensjahr, die kleiner als 150 cm sind, in Kraftfahrzeugen auf Sitzen, für die Sicherheitsgurte vorgeschrieben sind, nur mitgenommen werden dürfen, wenn Rückhalteeinrichtungen für Kinder benutzt werden, die amtlich genehmigt und für das Kind geeignet sind.

Da Sicherheitsgurte für Erwachsene konzipiert sind, reicht es nicht aus, wenn Kinder sich auf dem Rücksitz mit dem Dreipunktgurt anschnallen. Bei Kindern unter 150 cm Größe verläuft der Gurt falsch: Der Gurt ist meist zu nah am Hals und läuft zu hoch über dem Bauch; das harte Gurtschloss liegt auf dem Beckenknochen. Bei einem Unfall wird das Kind nicht gehalten und außerdem durch den falsch sitzenden Gurt verletzt.

Mitnahme von Kindern im Alter bis 12 Jahre, wenn sie kleiner als 150 cm sind

- im PKW (inkl. Taxi):
Kinder dürfen auf Vorder- und Rücksitzen nur noch angeschnallt in geeigneten bauartgenehmigten (nach ECE-R 44) Rückhalteeinrichtungen mitgenommen werden. Dies gilt für alle Sitze, für die ein Sicherheitsgurt vorgeschrieben ist. Sollten keine Gurte mehr verfügbar sein, weil sie der Sicherung anderer Personen dienen, dürfen Kinder auf den Rücksitzen ohne Rückhalteeinrichtung befördert werden.

- im PKW-Kleinbus:
Es gelten die gleichen Bedingungen wie für PKW. Zusätzliche Rückhalteeinrichtungen können häufig eingebaut werden. Die Betriebserlaubnis erlischt nicht.
Technisch einwandfreier Einbau ist wichtig.

- im Kraftomnibus als Schulbus, Linienbus oder Reisebus:
Wenn Gurte eingebaut sind, müssen diese verwendet werden – auch von Kindern. Die Verwendung von speziellen Kindersitzen ist nur bei Fahrzeugen neuerer Bauart bis zu 3,5 t vorgeschrieben.*)

*) *Im Linienverkehr und im freigestellten Schülerverkehr besteht keine Anschnallpflicht (redaktionell aktualisiert).*

Mitnahme von Kindern im Alter über 12 Jahre oder Körpergröße über 150 cm

Im PKW, Wohnmobil, Taxi, Kraftomnibus als Schulbus, Linienbus oder Reisebus erfolgt die Mitnahme unter den gleichen Bedingungen wie bei Erwachsenen.
Auf allen Sitzplätzen, die mit Sicherheitsgurten ausgerüstet sein müssen, ist Anschnallen Pflicht.

Einteilung der Sitze nach dem Gewicht der Kinder:

Gruppe **0**: weniger als 10 kg Körpergewicht
(Alter bis ca. 9 Monate)

Gruppe **1**: von 9 kg bis 18 kg Körpergewicht
(Alter ca. 9 Monate bis 3 Jahre)

Gruppe **2**: von 15 kg bis 25 kg Körpergewicht
(Alter ca. 3 bis 6 Jahre)

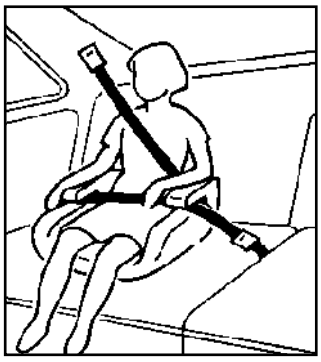
Gruppe **3**: von 22 kg bis 36 kg Körpergewicht
(Alter ca. 6 bis 10 Jahre)

Ausnahmen bestätigen auch hier die Regel:

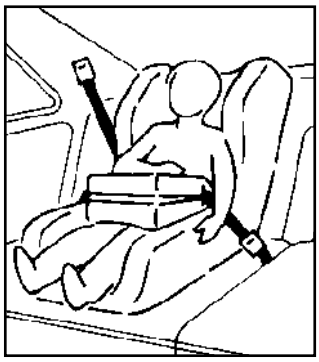
Ausnahmen von der Benutzungspflicht von Rückhaltesystemen für Kinder bestehen:

- wenn keine Gurte mehr vorhanden sind, weil sie der Sicherung anderer Personen dienen,
- wenn zur Sicherung von Kindern über 25 kg nur noch Beckengurte vorhanden sind, da es zzt. noch keine geeigneten Rückhaltesysteme für Kinder dieser Gewichtsklasse im Handel gibt, die für Beckengurte geprüft und freigegeben sind.
  Die Verwendung des Beckengurtes wird aber dringend empfohlen.

Stehen Dreipunktgurte zur Verfügung und sind sie nicht anderweitig „besetzt“, so müssen diese mit entsprechenden Rückhalteeinrichtungen eingerichtet werden.



Sitzerhöhung
mit Dreipunktgurt
(in Gruppe 2 und 3)



Sitz
mit Fangkörper
(in Gruppe 1 und 2)

Straßenverkehrszulassungsordnung (StVZO)

§ 23 Anzeigepflicht der Schülerbeförderung

Abs. 6:
„Wer einen Personenkraftwagen für eine Personenbeförderung verwendet, die dem Personenbeförderungsgesetz vom 21. März 1961 (BGBl. S. 241) in seiner jeweils geltenden Fassung unterliegt oder bei der es sich um die Beförderung durch oder für Kindergartenträger zwischen Wohnung und Kindergarten oder durch oder für Schulträger zum und vom Unterricht oder von körperlich, geistig oder seelisch behinderten Personen zu und von ihrer Betreuung dienenden Einrichtungen handelt, hat dies vor Beginn und nach Beendigung der Verwendung der zuständigen Zulassungsstelle unverzüglich schriftlich anzuzeigen. Die Zulassungsstelle vermerkt die Verwendung und deren Beendigung im Fahrzeugschein; der Fahrzeugschein ist der Zulassungsstelle zu diesem Zweck vorzulegen.“

§ 29 Untersuchung der Fahrzeuge

Abs. 1:
„Die Halter von Fahrzeugen ... haben ihre Fahrzeuge ... nach Maßgabe der Anlage VIII in regelmäßigen Zeitabständen untersuchen zu lassen.“

Kraftfahrzeuguntersuchungen nach der StVZO Anlage VIII

	Art der Untersuchung und regelmäßiger Zeitabstand	
Art des Fahrzeuges	**Hauptuntersuchung**	**Sicherheitsprüfung**
Personenkraftwagen (PKW), Kleinbus etc.	24 Monate	–
Personenkraftwagen oder Kleinbusse nach dem Personenbeförderungs-gesetz*)	12 Monate	–
Kraftomnibusse	12 Monate	1. – 3. Jahr: 6 Monate ab 4. Jahr: 3 Monate

*) gilt auch für „freigestellten“ Schulbusverkehr; siehe S. 18

§ 34a Besetzung und Beschaffenheit von Kraftomnibussen

Abs. 1:
„In Kraftomnibussen dürfen nicht mehr Personen befördert werden, als im Fahrzeugschein Plätze ausgewiesen sind.“

Abs. 2:
„Kraftomnibusse müssen so beschaffen sein, dass das zulässige Gesamtgewicht und die zulässigen Achslasten durch das Gewicht der beförderten Personen und des zugeladenen Gepäcks nicht überschritten werden können; dies ist durch geeignete bauliche Maßnahmen sicherzustellen.“

Abs. 5:
„Für Stehplätze müssen geeignete Halteeinrichtungen in ausreichender Anzahl vorhanden sein. Die Halteeinrichtungen müssen so beschaffen und angeordnet sein, dass sie auch von Kindern benutzt werden können.“

Schüler- und Kindergartenkinder-Beförderung in Bussen nach § 21 StVO und § 34a StVZO

	Sind Stehplätze erlaubt? ①	Ist Anschnallen Pflicht?	Wie viele Fahrgäste dürfen mitgenommen werden? (Berechnungsbeispiel für einen Kraftomnibus mit 57 Sitzplätzen und 42 Stehplätzen, sowie einen Kleinbus)	
			Kinder bis zum vollendeten 12. Lebensjahr ②	Personen ab 13 Jahre
Kraftomnibus als Schulbus	**ja** ③	**nein**	**99**	**99**
Kraftomnibus im Gelegenheitsverkehr	**nein**	**ja** ⑧	**57**	**57**
Kraftomnibus im öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV)	**ja** ④	**nein**	**99**	**99**
Kleinbus (1 + 8)	**nein** ⑤	**ja** ⑥	**1 + 8** ⑦	**1+8**

Erläuterungen:

① Höchstgeschwindigkeit bei der Beförderung stehender Personen außerhalb geschlossener Ortschaften: 60 km/h.

② Auch wenn zwei Sitzplätze von mehr als zwei Kindern besetzt werden, dürfen die angegebenen Maximalzahlen nicht überschritten werden.

③ Stehplätze können jedoch durch Schulbusvertrag unterbunden oder eingeschränkt werden (z. B. auf max. 15 km Schulweglänge oder 25 Minuten Fahrtdauer).

④ Untersagung durch Genehmigungsbehörde ist jedoch möglich, wenn es sich nicht um Orts- oder Nachbarortsverkehr handelt.

⑤ Stehplätze in Kleinbussen sind keine „bestimmungsgemäße Verwendung"; KFZ-Versicherungsschutz kann versagt werden; Verstoß gegen § 23 StVO.

⑥ Anschnallen von Kindern bis zum 12. Lebensjahr, die kleiner als 150 cm sind: nur in geeigneten und zugelassenen Kindersicherungssystemen (siehe § 21a StVO).

⑦ Es können mehr Kinder befördert werden, wenn auch für diese geeignete und zugelassene Kindersicherungssysteme vorhanden sind.

⑧ Wenn Gurte vorhanden sind (in Fahrzeugen neuerer Bauart), müssen diese verwendet werden. In Bussen bis zu 3,5 t, die mit Gurten ausgestattet sind, dürfen Kinder nur in geeigneten Kindersitzen (entsprechend Fußnote ⑥) befördert werden.

Weitere zulassungsrechtliche Bestimmungen der StVZO über Ausrüstung und Beschaffenheit von Kraftomnibussen
(siehe auch „Anforderungskatalog" im Anhang 1)

§ 35a: Sitze, Sicherheitsgurte, Rückhaltesysteme
§ 35d: Einrichtungen zum Auf- und Absteigen, Fußboden
§ 35e: Türen
§ 35f: Notausstiege in Kraftomnibussen
§ 35g: Feuerlöscher in Kraftomnibussen
§ 35h: Erste-Hilfe-Material in Kraftfahrzeugen

§

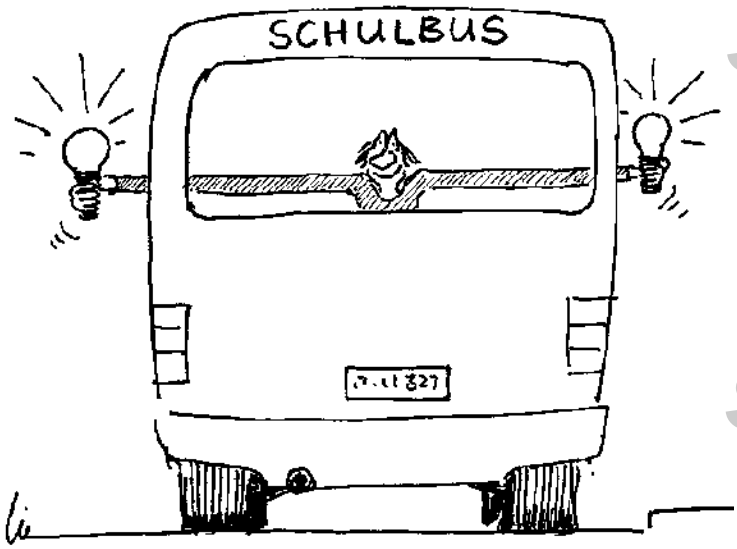
§ 51a Seitliche Kenntlichmachung von Kraftfahrzeugen

Abs. 4:
„Retroreflektierende gelbe waagerechte Streifen, die unterbrochen sein können, an den Längsseiten von Fahrzeugen sind zulässig. Sie dürfen nicht die Form von Schriftzügen oder Emblemen haben."

Abs. 6:
Seitenmarkierungsleuchten bei mehr als 6,0 m langen Fahrzeugen.

§ 54 Warnblinker und Fahrtrichtungsanzeiger

Abs. 4 Nr. 4:
„Erforderlich sind an Kraftomnibussen, die für die Schülerbeförderung besonders eingesetzt sind, an der Rückseite zwei zusätzliche Blinkleuchten, die so hoch und so weit außen wie möglich angeordnet sein müssen.“



Fahrerlaubnisverordnung (FeV)

§ 4 Erlaubnis und Ausweispflicht

Abs. 1:
„Wer auf öffentlichen Straßen ein Kraftfahrzeug führt, bedarf der Fahrerlaubnis.“

§ 6 Fahrerlaubnisklassen

Abs. 1:
„Die Fahrerlaubnis wird in folgende Klassen unterteilt:
. . . Klasse D: Kraftfahrzeuge . . . zur Personenbeförderung mit mehr als acht Sitzplätzen außer dem Führersitz . . .
Klasse D1: Kraftfahrzeuge . . . zur Personenbeförderung mit mehr als acht und nicht mehr als sechzehn Sitzplätzen außer dem Führersitz . . .“

§ 48 Fahrerlaubnis zur Fahrgastbeförderung

Abs. 1:
„Wer ein Taxi, einen Mietwagen . . . oder einen Personenkraftwagen) im Linienverkehr (§§ 42, 43 des Personenbeförderungsgesetzes) oder bei gewerbsmäßigen Ausflugsfahrten oder Fernzielreisen (§ 48 des Personenbeförderungsgesetzes) führt, bedarf einer zusätzlichen Erlaubnis . . ., wenn in diesen Fahrzeugen Fahrgäste befördert werden . . .“*

In den Absätzen 4 bis 6 ist geregelt, welche Voraussetzungen für den „Fahrgastbeförderungserlaubnisschein“ notwendig sind (z. B. Führerschein nach § 6, Alter 21 Jahre, geistige und körperliche Eignung, Gültigkeit i.d.R. fünf Jahre).

Wichtig:
§ 48 (1) bezieht sich ausdrücklich auf das Personenbeförderungsgesetz. Das bedeutet: Unterliegen gewisse Beförderungen (z. B. der freigestellte Schülerverkehr) nicht dem Personenbeförderungsgesetz, so ist auch keine Fahrerlaubnis zur Fahrgastbeförderung erforderlich. Siehe Freistellungsverordnung auf Seite 18.

*) *Kraftomnibusse zählen nicht zu den Personenkraftwagen, erfordern also keine Fahrerlaubnis nach § 48 FeV.*

Personenbeförderungsgesetz (PBefG)

Zu beachten ist, dass das Personenbeförderungsgesetz für einen Großteil des Schulbusverkehrs keine Gültigkeit hat (siehe Freistellungsverordnung)!

§ 1 Geltungsbereich

Abs. 1:
„Den Vorschriften dieses Gesetzes unterliegt die entgeltliche oder geschäftsmäßige Beförderung von Personen … mit Kraftfahrzeugen.“

§ 2 Genehmigung

„Wer im Sinne des § 1 Abs. 1 … Personen befördert, muss im Besitz einer Genehmigung sein.“

§ 43 Sonderformen des Linienverkehrs

„Als Linienverkehr gilt, unabhängig davon, wer den Ablauf der Fahrten bestimmt, auch der Verkehr, der unter Ausschluss anderer Fahrgäste der regelmäßigen Beförderung von … Schülern zwischen Wohnung und Lehranstalt (Schülerfahrten) … dient. Die Regelmäßigkeit wird nicht dadurch ausgeschlossen, dass der Ablauf der Fahrten wechselnden Bedürfnissen der Beteiligten angepasst wird.“

Freistellungsverordnung

§ 1

„Von den Vorschriften des Personenbeförderungsgesetzes werden freigestellt … Beförderungen … d) mit Kraftfahrzeugen durch oder für Schulträger zum und vom Unterricht … g) von körperlich, geistig oder seelisch behinderten Personen mit Kraftfahrzeugen zu und von Einrichtungen, die der Betreuung dieser Personenkreise dienen, … es sei denn, dass von den Beförderten ein Entgelt zu entrichten ist; …“

Die hier zitierte Freistellung hat dem betroffenen Schulbusverkehr zum Namen „freigestellter Schulbusverkehr“ verholfen. Sie betrifft im Wesentlichen die Genehmigungspflicht für Personenbeförderung (§ 2 PBefG).

Fahrerlaubnis-, Anzeige- und Genehmigungspflicht im Schulbusverkehr

		für den Fahrer: Fahrerlaubnis zur Fahrgast-beförderung erforderlich (§ 48 FeV)?	**für das Fahrzeug:** Besteht Anzeige-pflicht nach § 23 StVZO?	**für den Unternehmer:** Genehmigung nach § 2 PBefG erforderlich?
Kraftomnibus mit mehr als acht Fahrgastsitzplätzen	durch oder für Schulträger	nein	nein	nein**
	Sonstige*	nein	nein	ja
Kleinbus mit maximal acht Fahrgastsitzplätzen	durch oder für Schulträger	nein	ja	nein**
	Sonstige*	ja	ja***	ja
Sonstige gewerblich eingesetzte Kraftfahrzeuge****	durch oder für Schulträger	nein**	ja	nein**
	Sonstige*	ja	ja***	ja

* = zum Beispiel im Auftrag von Eltern oder eines Internats
** = soweit Verkehr gemäß Freistellungsverordnung § 1
*** = wenn es sich um eine „entgeltliche und geschäftsmäßige Beförderung“ handelt (§ 1 (1) PBefG)
**** = zum Beispiel Taxi oder Mietwagen (nicht in ihrer Funktion als Taxi oder Mietwagen, sondern zur Schüler-Beförderung)

Verordnung über den Betrieb von Kraftfahrtunternehmen im Personenverkehr (BOKraft)

Die BOKraft ist eine Verordnung zum Personenbeförderungsgesetz (PBefG). Trotz der Freistellungsverordnung (s. Seite 13) gelten auf Grund des § 1 Abs. 2 BOKraft eine Reihe von Bestimmungen der BOKraft für den gesamten Schulbusverkehr. Einige davon sind hier näher aufgeführt:

§ 1 Geltungsbereich

§ 3 Pflichten des Unternehmers

Abs. 1:
„Der Unternehmer ist dafür verantwortlich, dass die Vorschriften dieser Verordnung eingehalten und die hierzu behördlich erlassenen Anordnungen befolgt werden. Er hat dafür zu sorgen, dass das Unternehmen ordnungsgemäß geführt wird und dass sich die Fahrzeuge und Betriebsanlagen in vorschriftsmäßigem Zustand befinden. Er darf den Betrieb des Unternehmens nicht anordnen oder zulassen, wenn ihm bekannt ist oder bekannt sein muss, dass Mitglieder des Fahr- oder Betriebspersonals nicht befähigt oder geeignet sind, eine sichere und ordnungsgemäße Beförderung zu gewährleisten.“

§ 7 Grundregel

„Das im Fahrdienst eingesetzte Betriebspersonal hat die besondere Sorgfalt anzuwenden, die sich daraus ergibt, dass ihm Personen zur Beförderung anvertraut sind.“

§ 8 Verhalten im Fahrdienst

Abs. 1:
„Das Betriebspersonal, das im Fahrdienst oder zur Bedienung von Fahrgästen eingesetzt ist, hat sich rücksichtsvoll und besonnen zu verhalten.“

Speziell für Schulbusfahrer gibt es hierzu ein „Merkblatt für die Schulung von Fahrzeugführern“, das als Anlage 2 zum Anforderungskatalog des Bundesverkehrsministers veröffentlicht wurde (siehe Seite 40f.).

§ 14 Verhalten der Fahrgäste

Abs. 1:
„Die Fahrgäste haben sich bei der Benutzung der Betriebsanlagen und Fahrzeuge so zu verhalten, wie es die Sicherheit und Ordnung des Betriebes und die Rücksicht auf andere Personen gebieten. Den Anweisungen des Betriebspersonals ist zu folgen.“

Abs. 2:
„Den Fahrgästen ist insbesondere untersagt,
1. *in Obussen und Kraftomnibussen sich mit dem Fahrzeugführer während der Fahrt zu unterhalten,*
2. *die Türen während der Fahrt eigenmächtig zu öffnen,*
3. *Sicherheitseinrichtungen missbräuchlich zu betätigen,*
4. *Gegenstände aus dem Fahrzeug zu werfen oder hinausragen zu lassen,*
5. *während der Fahrt auf- oder abzuspringen,*
6. *ein als besetzt bezeichnetes Fahrzeug zu betreten,*
7. *ein Fahrzeug zu betreten oder zu verlassen, wenn die bevorstehende Abfahrt angekündigt ist oder die Türen geschlossen werden, . . .*
8. *Tonrundfunk- oder Fernsehrundfunkempfänger sowie Tonwiedergabegeräte zu benutzen.“*

Abs. 3:
„Im Obusverkehr sowie im Linienverkehr mit Kraftfahrzeugen sind die Fahrgäste außerdem verpflichtet,
1. *die Fahrzeuge nur an den Haltestellen zu betreten und zu verlassen; Ausnahmen bedürfen der Zustimmung des Betriebspersonals,*
2. *zügig ein- und auszusteigen und dabei die besonders gekennzeichneten Türen zu benutzen,*
3. *Durchgänge sowie Ein- und Ausstieg freizuhalten,*
4. *sich im Fahrzeug stets einen festen Halt zu verschaffen,*
5. *sie begleitende Kinder sorgfältig zu beaufsichtigen und dafür zu sorgen, dass Kinder nicht auf den Sitzplätzen knien oder stehen.“*

Diese Bestimmungen (Abs. 3) gelten nicht für den freigestellten Schulbusverkehr, denn dieser ist kein Linienverkehr im Sinne des § 43 PBefG (siehe Seite 8 und 18).

Natürlich genügt es nicht, das Verhalten von Schülerinnen und Schülern in Bussen als Verordnungstext zu veröffentlichen. Es ist vor allem eine wichtige Aufgabe von Elternhaus und Schule, diese Inhalte zu vermitteln. Hierzu gibt es zahlreiche Merkblätter, Lehr- und Lernmittel von Verkehrswacht, ADAC, Verkehrsverlagen, Verkehrsbetrieben und Versicherungsträgern (siehe folgendes Beispiel).

Die wichtigsten Schulbusregeln für Kinder und Jugendliche:

(nach einem Merkblatt der Fa. Autokraft, Kiel)

1 Die allerwichtigste Regel:

Niemals – niemals! – vor oder hinter dem haltenden Bus über die Straße laufen! Immer warten, bis der Bus abgefahren ist, erst dann kann man genau sehen, ob die Fahrbahn frei ist.

2 Rechtzeitig von zu Hause losgehen.
Kinder, die auf dem Weg zur Haltestelle hetzen müssen, achten nicht genug auf den Straßenverkehr.

3 Nicht toben, laufen, Fangen spielen an der Haltestelle.
Denn dabei kann ein Kind leicht auf die Fahrbahn geraten.

4 Ranzen und Taschen in der Reihenfolge abstellen, in der man an der Haltestelle angekommen ist.
Damit ist dann schon die Reihenfolge beim Einsteigen klar, niemand braucht an der Tür zu drängeln.

5 Mindestens 1 Meter Abstand zum heranfahrenden Bus halten.
Das ist wichtig, denn in einer Haltebucht schwenkt die vordere rechte Ecke des Busses seitlich aus.

6 Nicht gegen die Bustüren drücken!
Bei Druck blockieren sie automatisch und öffnen sich erst recht nicht.

7 Beim Einsteigen nicht drängeln.
Sonst besteht die Gefahr, dass Kinder stolpern und stürzen.

8 Die Fahrkarte schon vor dem Einsteigen bereithalten und dem Busfahrer unaufgefordert vorzeigen.
Dann gibt es keinen Stau und keinen Zeitverlust und niemand braucht ungeduldig zu werden.

9 Im Bus Ranzen und Taschen auf den Boden stellen oder auf den Schoß nehmen.
Mit Ranzen auf dem Rücken sitzt man schlecht und unsicher. Taschen gehören nicht in den Mittelgang – Stolpergefahr! – und nicht auf die Sitzplätze, denn andere möchten auch sitzen.

10 Muss man während der Fahrt stehen, hält man sich gut fest.
Wenn man im Bus umherläuft oder steht, ohne sich festzuhalten, ist man bei einer Gefahrbremsung besonders verletzungsgefährdet.

11 Beim Aussteigen auf Radfahrer achten.
Denn nicht alle Radfahrer nehmen Rücksicht auf aussteigende Fahrgäste.

12 Keine Angst vor den automatisch schließenden Türen.
Man kann nicht eingeklemmt werden. Bei Widerstand öffnen sich die Türen von selbst.

13 Zerstörungen und Verschmutzungen dem Fahrer melden.
Solche Schäden sind teuer und wirken sich auf die Fahrpreise aus.

14 Nothämmer sind keine Andenken.
Diebstahl ist keine Kleinigkeit. Beim Unfall können fehlende Nothämmer schlimme Folgen haben.

15 Eine Bitte an die Eltern.
Wenn Sie Ihre Kinder mit dem Auto zur Schule oder nach Hause fahren, parken Sie bitte nicht an den Haltestellen. Sie behindern die Busse und, schlimmer noch, die aus- und einsteigenden Kinder.
Und warten Sie mit Ihrem Auto bitte nicht auf der gegenüberliegenden Straßenseite – das verleitet viele Kinder dazu, sofort nach dem Verlassen des Busses über die Straße zu rennen.

Abs. 4:
„Verletzt ein Fahrgast trotz Ermahnung die ihm obliegenden Pflichten nach den Absätzen 1 bis 3, kann er von der Beförderung ausgeschlossen werden.“

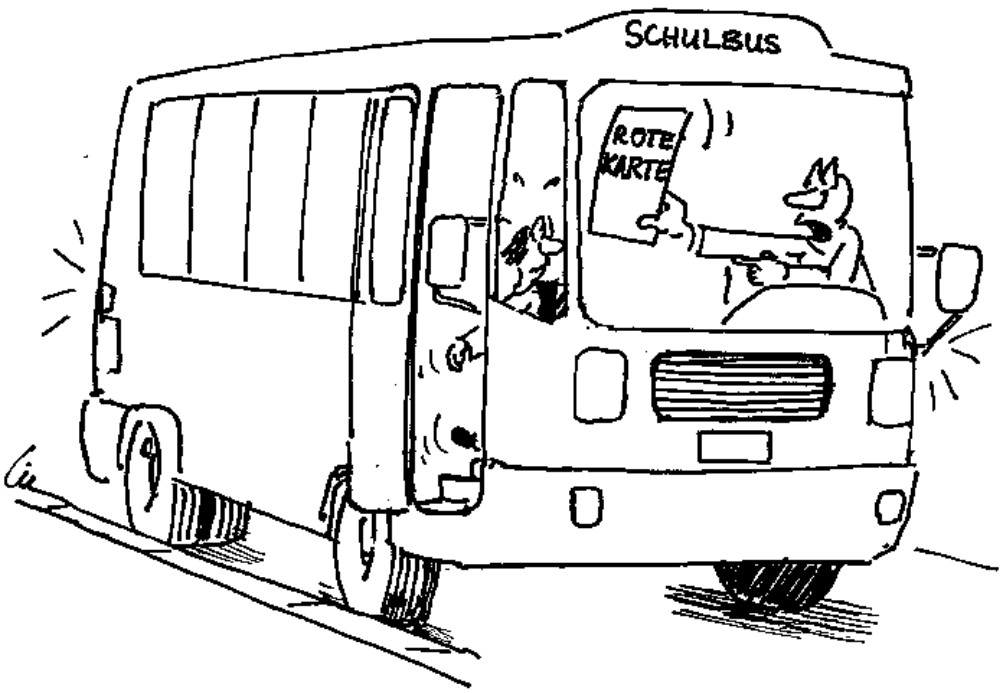
Das bedeutet, dass auch ein Schüler von der Schülerbeförderung im Schulbus ausgeschlossen werden kann, wenn er in rücksichtsloser Weise die Sicherheit und Ordnung des Busbetriebs gefährdet und den Anordnungen des Fahrers nicht folgt.

Nach den Ausführungen des Bundesverkehrsministeriums darf dies jedoch nur unter bestimmten Voraussetzungen geschehen:

- Der Schüler wurde erfolglos ermahnt.
- Der Beförderungsausschluss muss zwingend erforderlich sein, um die Sicherheit und Ordnung während der Fahrt aufrechtzuerhalten.
- Der Beförderungsausschluss darf nur an Haltestellen erfolgen. Eine Gefährdung des ausgeschlossenen Schülers darf nicht zu erwarten sein.
- Der Vorfall ist umgehend der Schule zu melden.
- Bei Grundschülern sollte grundsätzlich von solchen Maßnahmen abgesehen werden.

(Quelle: Anlage 2 zum Anforderungskatalog für Schulbusse, siehe Seite 40 f.)

Soll der Ausschluss über mehrere Tage erfolgen, so sind das Alter des Schülers und die besonderen Umstände des Falles in die Entscheidung einzubeziehen (siehe Urteil des Verwaltungsgerichts Braunschweig vom 8.2.1994).



URTEILSSPRUCH

Ausschluss von der Schülerbeförderung

Streitfall:
Ein elfjähriger Schüler störte durch Lärmen, Sitzplatzwechsel, Verschmutzung des Busses und Prügeleien mehrfach und nachhaltig die Schülerbeförderung. Ermahnungen, Einschaltung der Eltern und ein Verweis aus dem Bus als Notmaßnahme durch den Fahrer blieben fruchtlos.
Daraufhin schloss der Schulträger als Träger der Schülerbeförderungen den Schüler in Übereinstimmung mit der Schule per Verwaltungsakt für zehn Tage von der Schülerbeförderung aus und ordnete die sofortige Vollziehung an. Die Erziehungsberechtigten legten dagegen Rechtsbehelf ein.
Das Verwaltungsgericht sieht die Maßnahme als solche als rechtmäßig an, beschränkte die Dauer des Ausschlusses aber wegen des geringen Alters des Schülers und der Belastungen des anderweitigen Transports zur Schule auf eine Woche.

Leitsatz:
Ein Schüler, der die Schülerbeförderung auch nach mehrfachen Versuchen erzieherischer Einwirkungen in sicherheitsgefährdender Weise beeinträchtigt, kann im Rahmen der Verhältnismäßigkeit zeitweise von der Beförderung ausgeschlossen werden.

VG Braunschweig, Beschluss vom 8. Februar 1994 – 6 B 61040/94 – Veröffentlichung in: NJW 1994, Heft 23, Seite 1549

Aufsicht in Schulbussen

Die Absätze 1, 2 und 3 des § 14 der BOKraft regeln das Verhalten der Fahrgäste, sind also auch von Schülerinnen und Schülern einzuhalten. Verantwortlich, dass diese Regeln auch eingehalten werden, ist allerdings der Busunternehmer, wie aus § 3 Abs. 1 hervorgeht.

Auf welche Weise der Unternehmer für Ordnung und Sicherheit zu sorgen hat, ist nicht näher erläutert, sieht man von den Formulierungen der § 7, § 8 und § 14 Abs. 4 ab (Anwenden von Sorgfalt, rücksichtsvolles und besonnenes Verhalten, Ausschluss von der Beförderung).

Damit ist die oft gestellte Frage beantwortet, ob es vorgeschrieben ist, dass in Schulbussen Aufsichtspersonen mitfahren. Eine solche Vorschrift gibt es nicht.

Trotzdem ist es heute unumstritten, dass Schulbuslotsen (Schülerlotsen im Schulbusdienst) oder erwachsene Schulbusbegleiter einen entscheidenden Sicherheitsgewinn darstellen und einen positiven Einfluss auf Schulbus fahrende Schülerinnen und Schüler ausüben. In vielen Landkreisen haben sie sich längst bewährt – insbesondere an Haltestellen – und sind aus dem schulischen Alltag nicht mehr wegzudenken. Wie Schülerlotsen und Schulweghelfer zählen sie zu den mancherorts unentbehrlich gewordenen Helfern im „Schulwegdienst“.

Einem Schulbusunternehmer kann natürlich nicht zugemutet werden, zusätzliches Aufsichtspersonal zu beschäftigen, wenn ihm die Kosten hierfür nicht erstattet werden.

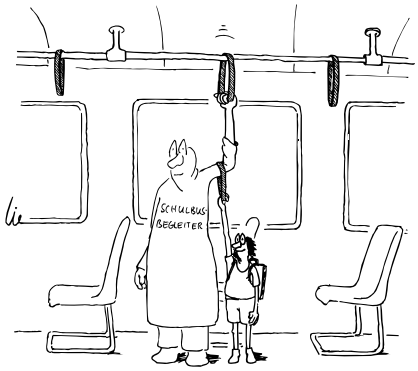
Schulbusbegleiter und Schulbuslotsen anzuwerben, auszubilden, einzusetzen und zu betreuen, ist deshalb eine (freiwillige) gemeinsame Aufgabe aller am Busbetrieb beteiligten Stellen:

Schulbusträger, Schule, Busunternehmer, Eltern, Schüler, Polizei, Verkehrswacht usw. In der Regel werden sie von der Polizei eingewiesen, ihre Einkleidung mit geeigneter Warnkleidung und eine eventuelle Bezahlung geschieht durch Schulträger, Schulbusträger und/oder Verkehrswacht.

In einigen Bundesländern gibt es hierzu detaillierte Regelungen (siehe Seite 29–30). Alle offiziell eingesetzten Aufsichtspersonen im Schulbusdienst sind beitragsfrei gesetzlich unfallversichert.

Aufsicht über Kindergartenkinder in Bussen*)

Kindergartenkinder sind nach den Erkenntnissen der modernen Verkehrspsychologie in der Regel noch nicht verkehrstüchtig. Sie dürfen daher – von besonderen Ausnahmen abgesehen – nur unter Aufsicht und Anleitung einer geeigneten Aufsichtsperson am Straßenverkehr teilnehmen. Das gilt auch, wenn sie in eigenen Bussen oder als Mitfahrer in Schulbussen befördert werden. Die Aufsichtspflicht obliegt den Eltern (§ 1631 BGB), kann jedoch auf andere geeignete Personen übertragen werden, zum Beispiel auf Schulbusbegleiter oder Schülerlotsen in Schulbussen.



Werden von der Gemeinde, dem Kindergartenträger oder von den Eltern eigene Kindergartenbusse eingerichtet, obliegt die Aufsicht im Bus dem Träger des Busverkehrs. Eine Begleitperson kann allenfalls bei Kleinbussen (bis 8 Fahrgastplätze) entfallen, wenn der Fahrer bereit und in der Lage ist, die Aufsicht auszuüben. Als besondere Gefährdung ist bei Kindergartenkindern das Überqueren der Fahrbahn vor dem Einsteigen bzw. nach dem Aussteigen zu nennen.

Auf die Verpflichtung, geeignete Rückhaltesysteme für Kinder bereitzuhalten, wird hingewiesen (siehe StVO § 21).

Eine schriftliche Erklärung der Eltern, dass ihre Kinder ohne Aufsicht im Kindergartenbus oder im Schulbus mitfahren dürfen, befreit den Träger des Busverkehrs oder den Busfahrer nicht von einer etwaigen straf- und zivilrechtlichen Haftung.

*) nach einem Merkblatt des Bayerischen Innenministeriums

§ 15 Beförderung von Sachen

Abs. 1:
„Der Fahrgast hat Sachen (Handgepäck, Reisegepäck, Kinderwagen) so unterzubringen und zu beaufsichtigen, dass die Sicherheit und Ordnung des Betriebes durch sie nicht gefährdet und andere Fahrgäste nicht belästigt werden können. Satz 1 gilt auch für Tiere; sie dürfen nicht auf Sitzplätzen untergebracht werden. Durchgänge sowie Ein- und Ausstiege sind freizuhalten.“

§ 18 Ausrüstung

„Beim Einsatz der Fahrzeuge ist die Ausrüstung den jeweiligen Straßen- und Witterungsverhältnissen anzupassen. Wenn es die Umstände angezeigt erscheinen lassen, sind Winterreifen, Schneeketten, Spaten und Hacke sowie Abschleppseil oder -stange mitzuführen.“

§ 33 Kennzeichnung und Beschilderung

Abs. 4:
„Fahrzeuge, die für die Schülerbeförderung besonders eingesetzt sind, müssen an Stirn- und Rückseite mit einem Schild nach Anlage 4 kenntlich gemacht sein; an der Stirnseite genügt auch eine Kennzeichnung im Zielschilderkasten mit dem Sinnbild und einem Zusatzschild in der Farbgebung des Bilduntergrundes mit der Aufschrift ‚Schulbus‘. Die Wirkung des Schildes darf durch andere Aufschriften oder Bildzeichen nicht beeinträchtigt werden. Bei anderen Fahrten darf das Schild nicht gezeigt werden . . .“



Abs. 5:
„Für Fahrzeuge, die nach ihrer Bauart und Ausrüstung zur Beförderung von nicht mehr als sechs Personen (einschließlich Fahrzeugführer) geeignet und bestimmt sind, gilt Absatz 4 nicht.“

URTEILSSPRUCH

Schulbus-Unternehmen kann sich nicht hinausreden

gri. Bei den Schulbussen eines Unternehmers im Rheinland waren Mängel festgestellt worden. Vor allem war das Fahrzeug wiederholt nicht als Schulbus gekennzeichnet worden. Der betroffene Geschäftsmann wollte kein Bußgeld zahlen und legte deshalb gegen den Bescheid Einspruch ein. Die Gerichte rechneten ihm jedoch die Verkehrsverstöße zu.

Das Oberlandesgericht Düsseldorf hielt ihm vor (5 Ss [OWi] 121/93): Der Omnibusbetrieb und insbesondere der Schulbusbetrieb erlege allen, die mit seiner Durchführung befasst seien, im Interesse der beförderten Personen ein gesteigertes Maß an Verantwortung auf. An die Erfüllung der Unternehmerpflichten seien dabei im Interesse der beförderten Personen strenge Anforderungen zu stellen. Dem Unternehmer obliege es, unter Anwendung der ihm zur Verfügung stehenden zumutbaren Möglichkeiten zu verhindern, dass seine Fahrzeuge in vorschriftswidrigem Zustand zum Einsatz gelangten. Nehme ein Unternehmer diese Prüfungen nicht persönlich vor, so habe er diese Aufgabe einem sorgfältig ausgewählten, zuverlässigen Mitarbeiter zu übertragen, dem die notwendigen Anweisungen erteilt worden seien und der durch regelmäßige – auch überraschende – stichprobenartige Kontrollen überwacht werde. Hinsichtlich der dem Unternehmer obliegenden Prüfungspflichten hätten die gleichen Anforderungen zu gelten, wie sie bei Gefahrguttransporten an den Halter zu stellen seien.

Beschluss des Oberlandesgerichts Düsseldorf vom 21. Mai 1993 – 5 Ss (OWi) 121/93
Deutsche Lehrerzeitung 19/1994

Unfallverhütungsvorschriften

Unfallverhütungsvorschriften werden von den Trägern der gesetzlichen Unfallversicherung (z. B. Berufsgenossenschaften, Gemeindeunfallversicherungsverbände) erlassen und sind in ihrem Zuständigkeitsbereich verbindlich einzuhalten.

1) Unfallverhütungsvorschrift „Schulen“ (GUV-V S 1, bisher GUV 6.3) Entwurf vom Juni 1997

§

§ 16 Haltestellen für Busse

Haltestellen für Busse auf Schulgrundstücken sind so anzulegen, dass Schüler durch fahrende Busse und andere Fahrzeuge nicht gefährdet werden.
Durchführungsanweisung: DIN 58 125, Abs. 3.9.10
(siehe Kapitel „Normen“)

2) Unfallverhütungsvorschrift „Fahrzeuge“ (GUV-V D 29, bisher GUV 5.1) vom Oktober 1990

Wegen der oft beengten Verhältnisse im Umfeld von Schulen sind Busfahrer manchmal gezwungen, Rangiermanöver auszuführen, um die Fahrt fortsetzen zu können. So kommt es zum gefährlichen
Rückwärtsfahren an Haltestellen und in Schulhöfen.

Hier sagt die Unfallverhütungsvorschrift aus:

§

§ 46 (1) *Der Fahrer darf nur rückwärts fahren oder zurücksetzen, wenn sichergestellt ist, dass Versicherte nicht gefährdet werden. Kann dies nicht sichergestellt werden, hat er sich durch einen Einweiser einweisen zu lassen.*

Zu § 46 Abs. 1:
Das Rückwärtsfahren und das Zurücksetzen (z. B. beim Wenden) stellen so gefährliche Verkehrsvorgänge dar, dass diese nach Möglichkeit vermieden werden sollten. Kann darauf nicht verzichtet werden, sind besondere Sicherheitsmaßnahmen zu treffen.
. . . Eine Gefährdung von Versicherten kann in der Regel vermieden werden durch
– Abschrankung des Gefahrbereiches,
– die Anordnung von Verkehrsspiegeln . . .
Einweiser ist, wer einem Fahrzeugführer bei Sichteinschränkung Zeichen gibt, damit Versicherte ... nicht gefährdet werden.
Er muss ausreichend Kenntnisse haben, um die Verkehrsvorgänge beurteilen zu können.

(2) Einweiser dürfen sich nur im Sichtbereich des Fahrzeugführers und nicht zwischen dem sich bewegenden Fahrzeug und in dessen Bewegungsrichtung befindlichen Hindernissen aufhalten; sie dürfen während des Einweisens keine anderen Tätigkeiten ausführen.

Zu § 46 Abs. 2:
Hindernisse sind z. B. Gebäudeteile, Fahrzeuge, Gruben, Materialstapel.

Normen

Normen, z. B. DIN-Normen oder VDE-Vorschriften, werden nicht vom Gesetzgeber, sondern von autorisierten privaten Gremien unter Einbeziehung aller interessierten und beteiligten Kreise erstellt. Sie stellen keine verbindlichen Rechtsvorschriften dar, sind jedoch als so genannte „allgemein anerkannte Regeln der Technik“ durchaus von Bedeutung: Allgemein anerkannte Regeln geben nämlich die derzeitigen Mindestanforderungen wieder, die bei neuen Geräten, Verfahren oder Einrichtungen einzuhalten sind (Gerätesicherheitsgesetz). Aber auch durch andere Gesetze, Verordnungen, Verwaltungsvorschriften oder Unfallverhütungsvorschriften können Normen verbindlich gemacht werden, in Einzelfällen sogar für alte Geräte oder Anlagen.
Schließlich ist noch erwähnenswert, dass das Nichteinhalten eines Normen-Standards vor Gericht zu einer Verurteilung führen kann, wenn sich deswegen ein schwerer Unfall ereignet hat.

1) Normen für Bushaltestellen

DIN 58 125 – Schulbau; Bautechnische Anforderungen zur Verhütung von Unfällen (Entwurf vom November 1994)

Abschnitt 3.9.10
Haltestellen für Busse auf Schulgrundstücken sind deutlich von Pausenhofflächen zu trennen.
Sie sollten so gestaltet sein, dass Schüler die Busse, ohne die Fahrspur überqueren zu müssen, erreichen können.
Die Wartebereiche auf Schulgrundstücken sind dann ausreichend, wenn pro wartendem Schüler 0,5 qm zur Verfügung stehen.

Bei diesem Text handelt es sich um die Konkretisierung des Schutzziels von § 16 der Unfallverhütungsvorschrift „Schulen“ (GUV-V S 1, bisher GUV 6.3). Dieses Schutzziel lautet:

„Haltestellen für Busse auf Schulgrundstücken sind so anzulegen, dass Schüler durch fahrende Busse und andere Fahrzeuge nicht gefährdet werden.“
(Siehe auch Kapitel „Unfallverhütungsvorschriften“.)

DIN 18024-1 – Barrierefreies Bauen, Teil 1: Straßen, Plätze, Wege, Öffentliche Verkehrs- und Grünanlagen sowie Spielplätze, Planungsgrundlagen (Entwurf vom Mai 1996)

Abschnitt 12:
Haltestelle öffentlicher Verkehrseinrichtungen

Höhenunterschiede und Abstände von Fahrgasträumen öffentlicher Verkehrsmittel zu Haltestellen dürfen nicht mehr als 3 cm betragen. Größere Unterschiede sind durch bauliche oder fahrzeugtechnische Maßnahmen auszugleichen.

Witterungsschutz und Sitzgelegenheiten sind vorzusehen ... Bewegungsflächen an Haltestellen dürfen nicht von Radfahrwegen gequert werden.

2) Normen für Behinderten-Busse

Schulbusverkehr für Behinderte zählt ausdrücklich zum freigestellten Schulbusverkehr (siehe § 1 Freistellungsverordnung).

Sonstige bundesweit gültige gesetzliche Vorschriften, die sich speziell mit der Beförderung behinderter Schüler befassen, gibt es nicht. Zu unterschiedlich sind die verschiedenen Arten von Behinderungen, als dass es sinnvoll wäre, alle denkbaren Möglichkeiten zu regeln und zu ordnen. So haben die Verantwortlichen freie Hand, selbst zu entscheiden, mit welchen technischen und organisatorischen Möglichkeiten sie für die Sicherheit ihrer Schützlinge sorgen.

Die wichtigste Maßnahme zur Erhöhung des Sicherheitsstandards von Behinderten in Bussen ist zweifellos der Einsatz von qualifizierten Begleitpersonen.

Lediglich für die Beförderung von rollstuhlabhängigen Behinderten gibt es eine Regel der Technik: Es handelt sich um die

DIN 75 078 – Behindertentransportkraftwagen (BTW)

Sie besteht aus zwei Teilen:

Teil 1: Begriffe, Anforderungen, Prüfung (November 1990)

Teil 2: Rückhaltesysteme, Begriffe, Anforderungen, Prüfung (Oktober 1999)

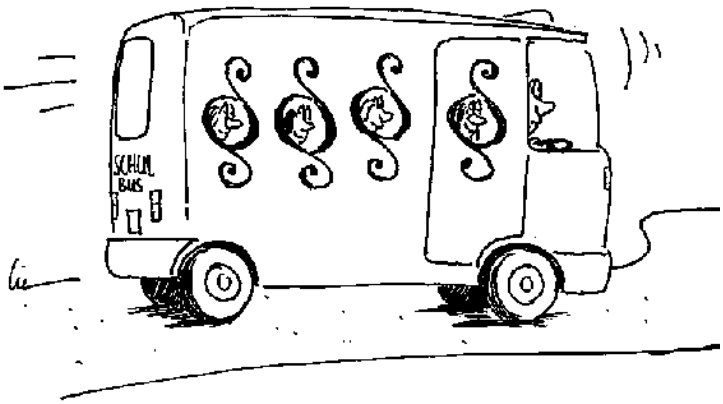
Die Norm gilt nur für „Personenkraftwagen“, also auch für Kleinbusse (1+8). Für Kraftomnibusse mit mehr als 8 Fahrgastsitzen hat sie keine Gültigkeit.
Eine Neufassung der DIN oder eine Norm auf europäischer Ebene ist derzeit nicht geplant (Stand Mai 1996).

Gesetze und Verordnungen der Länder

Zu den aufgeführten bundeseinheitlichen Rechtsregelungen kommen die Gesetze der Bundesländer hinzu. Hier beginnt die Vielfalt der Regelungen.
Es ist klar, dass in Stadtstaaten wie Hamburg, Berlin und Bremen die Schülerbeförderung anders erfolgt als in den Flächenstaaten. In ländlichen Gebieten sind oft keine ausreichenden öffentlichen Verkehrslinien zur Schülerbeförderung vorhanden. Von Land zu Land sind deshalb die Vorschriften unterschiedlich.

In den **Schulfinanzierungsgesetzen** ist zum Beispiel niedergelegt,

- unter welchen Voraussetzungen ein Schüler Anspruch auf Beförderung hat (Schulweglänge, besondere Gefahr auf dem Schulweg, Jahrgangsstufe),
- welche Verkehrsmittel zu benutzen sind und nach welchen Grundsätzen entschieden wird (Wirtschaftlichkeit, Zweckmäßigkeit),
- wer diese Entscheidung zu treffen und vor allem wer die Kosten für die Beförderung zu tragen hat.



Erlasse und Bekanntmachungen der Länder

In Erlassen und **Bekanntmachungen zur Finanzierung des Schülerverkehrs**, wegen der komplexen Zuständigkeiten oft gemeinsam von mehreren Ministerien, bzw. Senatoren, herausgegeben, ist auf Länderebene außerdem geregelt,

- welche Zuschüsse die Schulträger vom Land erhalten und wie hoch sie sind,
- wer die Kosten der Schülerbeförderung letztlich zu tragen hat (Gemeinde, Kreis, Eltern),
- welche Verträge, und unter welchen Voraussetzungen diese mit dem Busunternehmen zu schließen sind,
- wer diese Verträge als Aufsichtsbehörde genehmigt und bezuschusst.

Ein Vergleich der Bestimmungen zeigt, dass es in den einzelnen Bundesländern unterschiedliche Regelungen darüber gibt. Bereits die Länge des Schulweges als Grundlage für die kostenlose Beförderung wird unterschiedlich gehandhabt und ist wiederum vom Alter der Schüler abhängig.

Die individuelle Regelung der einzelnen Bundesländer ist oft auf die örtliche Situation zurückzuführen. Entscheidend dabei ist, ob der Schulweg eine besondere Gefährdung für die Kinder darstellt oder nicht. Hierbei darf es nicht auf eine sture Länderregelung ankommen. Die Beteiligung der Eltern an den Kosten der Schülerbeförderung ist problematisch, weil dadurch ein Umsteigen vom Schulbus auf das Rad bzw. das Zurücklegen des Schulweges zu Fuß erfolgen kann und dadurch die Sicherheit gefährdet ist.

In den Bekanntmachungen und Veröffentlichungen der Bundesländer sind jedoch auch andere Bestimmungen zu finden, die den Schulbusverkehr betreffen. So gibt es zum Beispiel in einigen Ländern Erlasse über den **Einsatz von Schülerlotsen** an Haltestellen und im Schulbusbetrieb sowie über die **Sicherheit auf dem Schulweg** im Allgemeinen. Es finden sich auch **Schulbushaltestellen-Richtlinien** und Veröffentlichungen, die die **Integration des Schulbusbetriebs in den ÖPNV** regeln.

Neben den genannten Bekanntmachungen, die in den einschlägigen Amtsblättern veröffentlicht sind, gibt es noch **ministerielle Schreiben** (z.B. Anordnungen), die der interessierten Allgemeinheit oft nicht ohne weiteres zugänglich sind, aber trotzdem von grundlegender Bedeutung sein können.

Übersicht über Verordnungen, Erlasse und Bekanntmachungen der Bundesländer zum Schulbusverkehr

(Ergebnis einer Umfrage bei den zuständigen Ministerien und Senatsverwaltungen)
Stand: Juli 1996

Viele der hier aufgeführten Regelungen befassen sich in erster Linie mit Fragen der allgemeinen Schulwegsicherheit (z. B. Einsatz von Schülerlotsen) und betreffen den Schulbusbetrieb nur zum Teil.
Bekanntmachungen zur Kostenfreiheit des Schulwegs und zur Finanzierung des Schulbusbetriebs sind hier i.d.R. nicht aufgezählt.

Baden-Württemberg

- Einsatz von Schulwegmoderatoren (Bekanntmachung vom 4.8.1987, GABl, S. 826)

- Mitwirkung der Schulen bei der Schülerbeförderung (Bekanntmachung vom 23.8.1994, K.u.U. vom 1.10.1994, S. 478)

Bayern

- Muster eines Vertrages zwischen Unternehmern und Schulaufwandsträgern / Aufgabenträgern bei der Schülerbeförderung (Bekanntmachung vom 14.7.1981, KMBl I, S. 483)

- Lage, Kennzeichnung, Einrichtung und Sicherung von Schulbushaltestellen (Richtlinien vom 19.9.1981, MABl 24, S. 655 und AllMBl Nr. 23/1991)

- Sicherheit auf dem Schulweg und Einrichtung von Schulwegdiensten (Bekanntmachung vom 11.10.1985, MABl, S. 808 und KMBl I 1986 S. 6, geändert am 19.7.1990, KWMBl I, S. 261)

- Schulwegsicherheit und Verkehrserziehung – Schutz der Schulanfänger vor den Verkehrsgefahren auf dem Schulweg (Bekanntmachung vom 27.2.1989, KWMBl I, S. 38, geändert am 19.7.1990, KWMBl I, S. 261)

- Verkehrssicherheitsbeauftragte bei den unteren Straßenverkehrsbehörden und den Polizeidirektionen (Bekanntmachung vom 19.7.1990, AllMBl, S. 711 und KWMBl I, S. 261)

Berlin

- Schülerbeförderung, Schulwegbegleitung und Fahrkostenbeihilfe (Ausführungsvorschriften vom 8.8.1990, Amtsblatt für Berlin, S. 1628)
- Einsatz von Verkehrshelfern zur Schulwegsicherung – Schulwegdienste (Ausführungsbestimmungen vom 23.3.1993, Amtsblatt für Berlin, S. 1218)

Brandenburg

- Einsatz von Schülerinnen und Schülern als Schülerlotsen (Verwaltungsvorschrift vom 13.7.1992, ABl.-MBJS, S. 447)

- Schul- und Spielwegsicherung (Erlass vom 1.8.1992, Amtsblatt für Brandenburg, S. 1254)

- Eine Regelung zur Aufsichtführung an Haltestellen für die Schülerbeförderung findet sich in Nr. 2 Abs. 2 der Verwaltungsvorschriften über die Wahrnehmung der Fürsorge- und Aufsichtspflicht an Schulen in öffentlicher Trägerschaft (VV-Aufsichtspflicht) vom 27.1.1992 (ABl.-MBJS, S. 8).

Bremen

Das Land Bremen hat keine eigenen Rechtsvorschriften zur Regelung des Schulbusverkehrs für Nichtbehinderte erlassen.

Hamburg

Das Land Hamburg hat keine eigenen Rechtsvorschriften zur Regelung des Schulbusverkehrs für Nichtbehinderte erlassen.

Hessen

- Einsatz von Schülerlotsen (Erlass vom 12.11.1986, Amtsblatt, S. 924).

Mecklenburg-Vorpommern

- Schülerlotsendienst (Erlass vom 21.10.1993, Amtsbl. M-V, S. 572 und KM-Amtsblatt, S. 26).

- Zur Beaufsichtigung von Schülern: Schulgesetz Mecklenburg-Vorpommern § 61

Niedersachsen

- Schülerlotsendienst (Erl. d. Ml v. 18.6.1970, SVBl., S. 265)

- Unterrichtszeiten und Schülerbeförderung (Erl. d. MK v. 5.4.1983, SVBl., S. 120)

- Zusammenarbeit zwischen Schule und Polizei; Punkt 3.1: Maßnahmen zur Sicherung des Schulwegs und der Schülerbeförderung (Erl. v. MK und MI v. 10.8.1993, Nds.MBl., S. 1039; SVBl., S. 401)

Nordrhein-Westfalen

- Schulwegsicherung und Beförderung von Schülerinnen und Schülern (Gem. Runderlass vom 18.8.1994, BASS 18-22 Nr. 1, Ministerialblatt für NRW, S. 1166)

- Unfallverhütung Schülerunfallversicherung (Erlass vom 29.12.1983, BASS 18-21 Nr. 1)

- Aufsicht auf Schulwegen (Erlass vom 26.3.1980, BASS 12-08 Nr. 1)

- Orientierungshilfen für die Schulwegsicherung (1994, Broschüre des Ministeriums für Stadtentwicklung und Verkehr, Breite Straße 31, 40190 Düsseldorf; mit Anhang: Anforderungskatalog des BMV, Merkblatt für Schulbusfahrer, Mustervertrag)

Rheinland-Pfalz

- § 56 (Schülerbeförderung) des Schulgesetzes vom 6.11.1974 (GVBl., S. 487, zuletzt geändert am 10.1.1996, GAmtsbl., S. 2), insbes. Abs. 5 (Stehplätze in Schulbussen)

- Richtlinien für die Einrichtung des Schülerlotsendienstes (Gemeinsame Verwaltungsvorschrift vom 29.7.1988, Amtsblatt des Ministeriums f. Bildung, Wiss. u. Weiterbild., S. 364)

- Schülerlotsen, Elternlotsen, Schulbusbegleitdienste (1990, Broschüre des Ministeriums für Wirtsch. u. Verkehr in Zusammenarbeit mit dem Kultusministerium und der Landesverkehrswacht; mit Abdruck der Richtlinien für die Einrichtung des Schülerlotsendienstes, s.o.)

Saarland

Das Land Saarland hat keine eigenen Rechtsvorschriften zur Regelung des Schulbusverkehrs für Nichtbehinderte erlassen.

Sachsen

- Schulwegsicherung und Beförderung von Schülern (Gemeinsame Verwaltungsvorschrift der Ministerien für Kultus, des Inneren und für Wirtschaft und Arbeit, Amtsblatt des Sächsischen Staatsministeriums für Kultus, Nr. 16 vom 22.10.1992)

Sachsen-Anhalt

- Verkehrserziehung an den allgemein bildenden und berufsbildenden Schulen des Landes Sachsen-Anhalt (Runderlass vom 24.10.1995, Schulverwaltungsblatt 1/1996, S. 3)

- § 1 (Grundsätze des Öffentlichen Personennahverkehrs) des Gesetzes zur Gestaltung des Öffentlichen Personennahverkehrs im Land Sachsen Anhalt (ÖPNVG LSA) vom 24.11.1995 (GVBl. LSA, S. 339), hier Abs. 6 (Integration des Sonderlinienverkehrs und des freigestellten Schülerverkehrs in den Linienverkehr)

Schleswig-Holstein

Das Land Schleswig-Holstein hat keine eigenen Rechtsvorschriften zur Regelung des Schulbusverkehrs für Nichtbehinderte erlassen.

Thüringen

Das Land Thüringen hat keine eigenen Rechtsvorschriften zur Regelung des Schulbusverkehrs für Nichtbehinderte erlassen.

Schulbusverträge

In der Bundesrepublik Deutschland ist es so, dass die öffentliche Hand den Schulbusverkehr nicht selbst übernimmt, sondern hauptsächlich private Unternehmen beauftragt. Wie im täglichen Geschäftsleben üblich, werden zwischen Partnern Verträge geschlossen, die Leistung und Gegenleistung regeln.

Die Bedeutung dieser Schulbusverträge wird leider oft unterschätzt: Die Träger des Schulbusverkehrs können nämlich mit einem solchen Vertrag strengere sicherheitsrelevante Regelungen in ihrem Zuständigkeitsbereich einführen, als dies z. B. in den Bundesgesetzen und -verordnungen gefordert wird.

Der Ruf nach strengeren Bundesgesetzen ist also nicht unbedingt angebracht. Die Schulbusträger haben es weitgehend selbst in der Hand (oder im Etat), wie sicher ihre Kinder befördert werden, bzw. wie viel ihnen die Sicherheit ihrer Kinder wert ist.

So ist es z.B. durchaus möglich, dass eine Gemeinde die Zahl der Stehplätze im Schulbus rigoroser einschränkt als dies nach der StVZO erlaubt ist.

Die wichtigsten Inhalte eines Schulbusvertrages sind:

- Einhaltbare Fahrpläne.

- Die gemeinsam zwischen allen Beteiligten festgelegte Streckenführung.

- Anzahl und Lage der anzufahrenden Haltestellen.

- Besonders wichtig: Der „Anforderungskatalog“ des Bundesverkehrsministers (siehe Seite 35) in seiner aktuellsten Version sollte unbedingt Bestandteil des Schulbusvertrages sein.

- Das Fahrzeug muss den gesetzlichen Bestimmungen entsprechen und betriebs- und verkehrssicher sein; die Kapazität der Busse muss so festgelegt sein, dass eine Überfüllung ausgeschlossen ist; der Bus muss kindergerecht ausgestattet sein; die optische Kennzeichnung durch das entsprechende Schild soll nur während des Schulbusbetriebes erfolgen.

- Der Schulbusfahrer:
Die Busunternehmer sollten dafür sorgen, dass nur solche Fahrer zum Einsatz kommen, die es verstehen, mit Kindern umzugehen. Er sollte dazu verpflichtet werden, seine Fahrer zu Schulbusfahrerseminaren zu entsenden, wenn solche angeboten werden. Daneben sind natürlich die gesetzlichen Auflagen für Schulbusfahrer zu erfüllen, wie z. B., dass dieser älter als 23 Jahre und nicht über 65 Jahre alt ist, er den Nachweis entsprechender Fahrpraxis hat und gesund ist.

- Haftung und Versicherung: Der Unternehmer ist verpflichtet, sich, die Fahrer, das Fahrzeug und die Insassen nach den gesetzlichen Bestimmungen zu versichern.

- Vergütung: Die Vergütung je Kilometer und Linie ist festzulegen.

- Vertragsdauer und Kündigungsfrist sowie Form der Kündigung sind weitere Bestandteile des Vertrages.

(Quelle: Amtsblatt des Bayer. Kultusministeriums 1981, S. 483)

Wie ein solcher Vertrag aussehen kann, zeigt die auf den nächsten Seiten abgedruckte Version.

Muster eines Vertrages zwischen Unternehmern und Schulaufwandsträgern/Aufgabenträgern zur Schülerbeförderung

Zwischen .....
— im folgenden Schulaufwandsträger/Aufgabenträger genannt — vertreten durch .....

und
Herrn/Frau/Firma .....
— im folgenden Unternehmer genannt —
wird vorbehaltlich der Genehmigung der Regierung folgender Vertrag geschlossen:

1. Beförderung

1.1 Der Unternehmer verpflichtet sich, die berechtigten Schüler der .....
(Bezeichnung der Schule/Schulen)
und Aufsichtspersonen an allen Schultagen mit Kraftfahrzeugen gemäß dem als Anlage beigefügten Fahrplan zum und vom Unterricht zu befördern.

1.2 Der endgültige Fahrplan wird spätestens 3 Wochen nach Aufnahme der Beförderung in Absprache zwischen Schulaufwandsträger/Aufgabenträger und Unternehmer festgelegt.

1.3 Die Fahrpläne nach Nr. 1.1 bzw. Nr. 1.2 sind Bestandteil dieses Vertrages. Streckenführung, Haltestellen und Fahrtzeiten sind genau einzuhalten. Abweichungen von der Streckenführung sind nur zulässig, wenn die Einhaltung aus verkehrstechnischen Gründen nicht möglich ist.

1.4 Zur Beförderung sind Kraftfahrzeuge mit mindestens folgender Kapazität einzusetzen:

Linie	voraussichtliche Schülerzahl:	Art des Kraftfahrzeuges:	Mindestzahl der Sitzplätze:	Stehplätze:

1.5 Bei einer nicht nur kurzfristigen Änderung der in Nr. 1.4 angenommenen Schülerzahlen um mehr als 10% kann jeder der Vertragspartner eine Neufestsetzung der Kapazität der auf der betreffenden Linie einzusetzenden Kraftfahrzeuge verlangen.

1.6 Vom Schulaufwandsträger/Aufgabenträger gewünschten späteren Änderungen des Fahrplans (Nr. 1.3) hat der Unternehmer zu entsprechen, sofern ihm dies zumutbar ist.

1.7 Leistungsänderungen nach Nr. 1.5 und Nr. 1.6 erfordern das Einvernehmen der Vertragspartner über das Beförderungsentgelt.

1.8 Änderungen im Schulbetrieb (z.B. schulfreie Tage) werden dem Unternehmer vom Schulaufwandsträger/Aufgabenträger oder vom Schulleiter unverzüglich bekanntgegeben. Nr. 1.6 gilt entsprechend. Ist eine Anpassung nicht möglich, kann der Schulaufwandsträger/Aufgabenträger oder der Schulleiter insoweit den Unternehmer von der Beförderungspflicht entbinden.

1.9 Kommt der Unternehmer seiner Beförderungspflicht nicht nach, so ist der Schulaufwandsträger/Aufgabenträger, unabhängig von einem etwaigen Kündigungsgrund (Nr. 7.4) berechtigt, die Beförderung der Schüler auf Kosten des Unternehmers durchführen zu lassen.

1.10 Berechtigt und zu befördern sind die Schüler, deren Beförderung nach der Verordnung über die notwendige Beförderung der Schüler auf dem Schulweg (6. AVVoSchG) oder nach dem Gesetz über die Kostenfreiheit des Schulwegs in Verbindung mit der dazu erlassenen Ausführungsverordnung notwendig ist. Soweit der Schulaufwandsträger/Aufgabenträger Berechtigungsausweise ausgibt, haben die Schüler ihre Berechtigung auf Verlangen durch den Ausweis nachzuweisen.

1.11 Der Schulaufwandsträger/Aufgabenträger ist vorbehaltlich der hiermit beantragten Erlaubniserteilung durch die Genehmigungsbehörde nach §48 Abs. 3 PBefG (vgl. Richtlinie des StMWV über die Mitnahme Dritter im freigestellten Schülerverkehr vom 1.3.1979) damit einverstanden, dass nach Maßgabe der im Erlaubnisbescheid getroffenen Regelungen auf den nachstehenden Linien dritte Personen mitgenommen werden.

1.12 Der Unternehmer unterrichtet den Schulaufwands-/Aufgabenträger unverzüglich über Überbelegungen der eingesetzten Kraftfahrzeuge (Nr. 1.4), Abweichung von der Streckenführung (Nr. 1.3) und über besondere Gefahrenquellen für den Schulbusbetrieb auf Fahrstrecken und an Haltestellen.

Mustervertrag Seite 2

2. **Kraftfahrzeuge**

2.1 Die Kraftfahrzeuge müssen ständig den Bestimmungen der Straßenverkehrszulassungsordnung (StVZO) und der Verordnung über den Betrieb von Kraftfahrunternehmen im Personenverkehr (BOKraft) entsprechen.

2.2 Die Kraftfahrzeuge sind stets in einem sauberen, betriebs- und verkehrssicheren Zustand einzusetzen.

2.3 Die Kraftfahrzeuge müssen kindgerecht ausgestattet sein.

2.4 Die Kraftfahrzeuge sind während ihres Einsatzes erforderlichenfalls mit der Nummer der Schulbuslinie zu kennzeichnen.

2.5 Die Kraftfahrzeuge sind ausreichend zu heizen.

2.6 Kraftfahrzeuge, die nach ihrer Bauart und Ausstattung zur Beförderung von mehr als 6, jedoch nicht mehr als 9 Personen, einschließlich Fahrzeugführer, geeignet und bestimmt sind (Kleinbusse), müssen den Anforderungen der Nrn. 2.1 bis 2.5 genügen, jährlich nach § 29 StVZO hauptuntersucht werden und mit einem Fahrtschreiber oder mit EG-Kontrollgeräten ausgerüstet sein, die entsprechend § 57 a Abs. 2 StVZO oder Art. 15 bis 18 der Verordnung (EWG) Nr. 1, 4, 6, 3/70 zu betreiben und gemäß § 57 b StVZO zu prüfen sind.

2.7 Der Unternehmer legt dem Schulaufwandsträger/Aufgabenträger auf Verlangen die Diagrammscheiben der Fahrtschreiber oder EG-Kontrollgeräte für die nach diesem Vertrag durchgeführten Fahrten vor; auf Verlangen händigt er sie einem nach § 57 b StVZO anerkannten Fachbetrieb zur Auswertung auf Kosten des Schulaufwandsträgers/Aufgabenträgers aus.

3. **Fahrer**

3.1 Der Unternehmer darf nur zuverlässige und für die Schülerbeförderung geeignete Fahrer einsetzen. Die Fahrer von Omnibussen und von Kleinbussen (vgl. Nr. 2.6) müssen die Erlaubnis zur Fahrgastbeförderung (§15 d bis f StVZO) besitzen. Mit Zustimmung des Schulaufwandsträgers/Aufgabenträgers kann der Unternehmer für Kleinbusse auch Fahrer einsetzen, die die Erlaubnis zur Fahrgastbeförderung (§ 15 d bis f StVZO) nicht besitzen, wenn der Einsatz aushilfsweise und für die Dauer von nicht mehr als 4 Wochen im Schuljahr erfolgt und die Fahrer folgende Voraussetzungen erfüllen:

— Sie müssen das 23. Lebensjahr vollendet und dürfen das 65. Lebensjahr noch nicht erreicht haben;
— sie müssen ihre geistige und körperliche Eignung durch ein amtsärztliches Zeugnis oder das Zeugnis eines hauptamtlich angestellten Betriebsarztes oder das Gutachten einer amtlich anerkannten medizinisch-psychologischen Untersuchungsstelle nachweisen;
— sie müssen nachweisen, dass sie innerhalb der letzten 5 Jahre zwei Jahre lang ein Fahrzeug der Klasse 2 oder der Klasse 3 geführt haben;
— sie müssen durch ein Zeugnis über die Teilnahme an einem anerkannten Lehrgang nachweisen, dass sie bei Unfällen Erste Hilfe leisten können;
— sie müssen im Besitz der erforderlichen Fahrerlaubnis sein;
— sie müssen jeweils nach Ablauf von drei Jahren hinsichtlich ihrer gesundheitlichen Eignung überprüft werden.

3.2 Der Unternehmer hat dafür Sorge zu tragen, dass die Fahrer § 9 BOKraft einhalten. Auf Verlangen des Schulaufwandsträgers/Aufgabenträgers hat der Unternehmer ärztliche Zeugnisse für die Fahrer vorzulegen, die nachweisen, dass eine ansteckungsfähige Tuberkulose der Atmungsorgane nicht vorliegt.

3.3 Auf Verlangen des Schulaufwandsträgers/Aufgabenträgers darf der Unternehmer bestimmte Fahrer nicht mehr einsetzen, wenn Tatsachen vorliegen, die gegen die Eignung oder Zuverlässigkeit des Fahrers sprechen.

3.4 Auf Verlangen des Schulaufwandsträgers/Aufgabenträgers hat der Unternehmer die Fahrer einmal im Jahr für Schulungen und Informationsveranstaltungen für Schulbusfahrer freizustellen und dafür zu sorgen, dass die betreffenden Fahrer an den Veranstaltungen teilnehmen.

3.5 Der Unternehmer hat die Fahrer zur erhöhten Vorsicht anzuhalten und auf die besonderen Gefahren und Eigenheiten, die sich bei der Schülerbeförderung ergeben, hinzuweisen.

3.6 Der Unternehmer hat das als Anlage diesem Vertrag beigefügte Merkblatt den Fahrern gegen Unterschrift auszuhändigen und darauf zu achten, dass die Fahrer die darin enthaltenen Bestimmungen einhalten.

4. **Haftung und Versicherung**

Der Unternehmer ist verpflichtet, den Schulaufwandsträger/Aufgabenträger von allen Ansprüchen freizuhalten, die von Fahrgästen oder Dritten wegen der in diesem Vertrag vereinbarten Beförderungen erhoben werden, es sei denn, das schadenstiftende Ereignis beruht auf einem Verschulden von Personen, für die der Schulaufwandsträger/Aufgabenträger einzustehen hat. Er ist verpflichtet, sich, seine Fahrer und die Insassen nach Maßgabe der gesetzlichen Bestimmungen zu versichern.

5. **Vergütung**

5.1 Der Unternehmer erhält für die ihm nach diesem Vertrag obliegenden Verpflichtungen folgende Vergütung für jeden Kilometer der Beförderung auf Linie ..... /für jeden Tag, an dem die Beförderung durchgeführt wird inklusive Mehrwertsteuer:

5.2 Die Vergütung verringert sich bei Einnahmen des Unternehmers aus Fahrscheinverkauf an Dritte. Der anzurechnende Betrag wird von den Vertragsparteien nach den durchschnittlichen Einnahmen aus dem Fahrscheinverkauf an Dritte während der ersten drei Monate der Beförderung festgesetzt. Eine wesentliche Änderung der Einnahmen erfordert auf Verlangen einer Vertragspartei eine Neufestsetzung der Anrechnung.

5.3 Die Vergütung wird grundsätzlich nur für die tatsächlich ausgeführten Fahrten bezahlt. Entfällt die Beförderungspflicht nach Nr. 1.8 und wurden dem Unternehmer Änderungen im Schulbusbetrieb erst am vorhergehenden Werktag bekanntgegeben, so erhält der Unternehmer für den ..... Tag, an dem die Beförderungspflicht entfällt ..... v. H. der nach Nrn. 5.1 mit 5.3 zu zahlenden Vergütung.

5.4 Fahrten gemäß Nr. 1.6, die im Fahrplan nicht vorgesehen sind, sind gesondert unter Angabe des Fahrtweges und des Zwecks der Fahrt gemäß Nr. 5.1 abzurechnen.

5.5 Die Vergütung wird vom Schulaufwandsträger/Aufgabenträger monatlich im nachhinein gezahlt und zwar innerhalb von drei Wochen nach Eingang der Rechnung des Unternehmers.

6. **Sonstige Pflichten des Schulaufwandsträgers/Aufgabenträgers**

6.1 Der Schulaufwandsträger/Aufgabenträger wirkt in Zusammenarbeit mit den Schulen auf die Schüler und deren Erziehungsberechtigte dahingehend ein, dass sich die Schüler während der Fahrten ordnungsgemäß verhalten.

6.2 Der Schulaufwandsträger/Aufgabenträger setzt sich dafür ein, dass die Fahrer in geeigneter Weise über die besonderen Gefahren und Eigenheiten der Schülerbeförderung unterrichtet werden.

6.3 Hat der Unternehmer Zweifel an der Berechtigung einzelner Schüler gem. Nr. 1.10, so teilt ihm der Schulaufwandsträger/Aufgabenträger auf Verlangen mit, ob der Schüler nach Nr. 1.10 berechtigt ist.

7. **Vertragsdauer**

7.1 Der Vertrag tritt am ..... in Kraft.

7.2 Der Vertrag kann zum Ende eines Schuljahres, frühestens jedoch nach Ablauf von zwei/drei Schuljahren gekündigt werden. Die Kündigung zum Ende des Schuljahres (31. Juli) muss dem Vertragspartner spätestens am 31. Mai zugehen. Bei Änderungen im Sinne der Nr. 7.3 Satz 1 haben die Vertragsparteien über die Vergütung nach Nrn. 5.1 mit 5.3 neu zu verhandeln. Kommt auf Verlangen einer Vertragspartei innerhalb einer Frist von ..... Wochen keine Einigung zustande, kann jede Vertragspartei nach Ablauf dieser Frist mit einer weiteren Frist von ..... Wochen kündigen.

7.3 Zu Beginn eines jeden Schuljahres sind, soweit erforderlich, der Fahrplan, die Linienführung und bei anderer voraussichtlicher Schülerzahl auch die Kapazität gemäß Nr. 1.4 neu festzulegen. Ist der Unternehmer nicht in der Lage, der notwendigen Änderungen Rechnung zu tragen, oder entfällt die Linie wegen geänderter Schulorganisation, so kann der Vertrag schon vor Ablauf der in Nr. 7.2 bestimmten Frist gekündigt werden.

7.4 Eine vorzeitige Kündigung ist aus wichtigem Grund ohne Einhaltung einer Frist zulässig. Ein wichtiger Grund liegt insbesondere dann vor, wenn ein Vertragspartner grob oder trotz Abmahnung wiederholt gegen Bestimmungen dieses Vertrages verstoßen hat.

7.5 Kündigungen gemäß Nrn. 7.2, 7.3 und 7.4 bedürfen der Schriftform.

8. **Sonstiges**

8.1 Mündliche Nebenabreden zu diesem Vertrag sind nicht zulässig und haben keine Gültigkeit.

8.2 Änderungen des Vertrages bedürfen der Schriftform.

8.3 Rechte und Pflichten aus diesem Vertrag sind nur mit Zustimmung des Vertragspartners übertragbar.

8.4 Dieser Vertrag wird ..... fach ausgefertigt. Jede Vertragspartei erhält ..... Ausfertigungen. Eine Ausfertigung ist für Genehmigungsbehörde bestimmt.

....., den .....

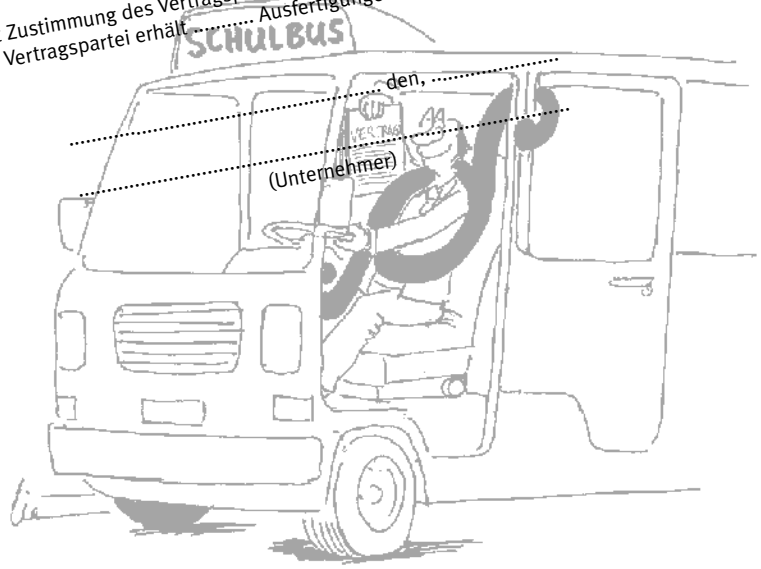
.....

(Schulaufwandsträger/Aufgabenträger)

....., den .....

.....

(Unternehmer)



Anhang 1:

Anforderungskatalog für Kraftomnibusse und Kleinbusse, die zur Schülerbeförderung besonders eingesetzt werden

aus dem „Verkehrsblatt“ – Amtsblatt des Bundesverkehrsministeriums
VkBl. 10/1996, Seite 238ff., Verkehrsblatt-Verlag Dortmund

Straßenverkehr

Nr. 91 StVZO, BOKraft

– Anforderungskatalog für Kraftomnibusse und Kleinbusse, die zur Beförderung von Schülern und Kindergartenkindern besonders eingesetzt werden

– Merkblatt für die Schulung von Fahrzeugführern

Bonn, den 3. Mai 1996
StV 13/StV 17/36.38.02

Der mit den für die Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung (StVZO) und der Verordnung über den Betrieb von Kraftfahrunternehmen im Personenverkehr (BOKraft) zuständigen Ministern und Senatoren der Länder erarbeitete Anforderungskatalog für Schulbusse ist erstmals am 21.2.1985 (VkBl. 1985, S. 200) und dann in überarbeiteter Form jeweils am 20.10.1986 (VkBl. 1986, S. 610) und 30.4.1992 (VkBl. 1992, S. 290) erneut veröffentlicht worden. Inzwischen wurden einige der im Katalog aufgeführten Vorschriften geändert. Auf Grund von Unfällen ist in Ziffer 2.4 eine Änderung der Anforderungen für das rückwärtige Sichtfeld an den rechten Fahrzeugseiten aufgenommen worden, um den Fahrern insgesamt eine verbesserte „Rundumsicht“ zu gewähren. Diese Änderungen machten eine Überarbeitung des Katalogs notwendig.

Nach wie vor gilt: Der Katalog soll die über die StVZO und BOKraft hinaus bereits bestehenden Anforderungen vereinheitlichen und ergänzen, damit die in aller Regel für Erwachsene gebauten Fahrzeuge stärker den Belangen der Kinder und, soweit möglich, ihren Verhaltensweisen Rechnung tragen. Außerdem fasst der Katalog die wichtigsten Vorschriften für die in dieser Verkehrsart eingesetzten Kraftomnibusse zusammen. Der Anforderungskatalog sollte mithin Bestandteil der Verträge zwischen Verkehrsunternehmern und Schulträgern (Träger für die Schülerbeförderung) sein, die in den Ländern als verantwortliche Stellen die Beförderungsleistungen vergeben.

Die Zuständigkeit der Länder bleibt unberührt; Ergänzungen und Änderungen des Katalogs sind den verantwortlichen Stellen vorbehalten, wobei Abweichungen das Ziel der bundeseinheitlichen Anwendung nicht in Frage stellen sollten.

Der Anforderungskatalog soll auch bei Kraftfahrzeugen, die zur Beförderung von Kindern durch oder für Kindergartenträger (Freistellungs-Verordnung § 1 Nr. 4 Buchstabe i) zu Kindergärten und ähnlichen Einrichtungen eingesetzt werden, Anwendung finden, wenn die in den Ziffern 2.8.2 bis 2.8.3 enthaltenen Festlegungen unberücksichtigt bleiben (keine Stehplatznutzung).

Die Mitfahrt von Begleitpersonen in Kraftomnibussen bei der Beförderung von Kindergartenkindern und Erstklässlern ist insbesondere bei längerer Beförderungsdauer zu empfehlen.

Fahrzeugführer von Kraftfahrzeugen, mit denen Schüler und Kindergartenkinder befördert werden, tragen eine hohe Verantwortung. Neben der normalen Fahrtätigkeit und der erforderlichen Aufmerksamkeit für das Verkehrsgeschehen werden von den Fahrern Geduld und ein ruhiges und besonnenes Verhalten erwartet, das beispielhaft auf die Kinder wirkt.

Das dem Anforderungskatalog als Anlage 2 beigefügte „Merkblatt für die Schulung von Fahrzeugführern“ soll helfen, die verantwortungsvolle Tätigkeit zur Zufriedenheit aller Betroffenen auszuüben. Es erscheint darüber hinaus angezeigt, den Fahrern, auch den Fahrern von Linienbussen, die Schüler befördern, Gelegenheit zu geben, ihren Kenntnisstand über diese Beförderungsart zu vertiefen; das Merkblatt kann hierbei als Unterrichtsleitfaden dienen.

Der überarbeitete Anforderungskatalog und das Merkblatt wurden mit den zuständigen obersten Landesbehörden abgestimmt; der Katalog kann ab sofort angewendet werden. Die Änderungen von Ziffer 2.4 (2.4.2), die auch eine Nachrüstung der bereits im Verkehr befindlichen Kraftomnibusse bedingt, tritt spätestens am 1. September 1997 in Kraft.

Die Veröffentlichung vom 30.4.1992 (VkBl. 1992, S. 290) wird hiermit aufgehoben.

Bundesministerium für Verkehr
Im Auftrag
G r u p e

Anforderungskatalog für Kraftomnibusse und Kleinbusse, die zur Beförderung von Schülern und Kindergartenkindern besonders eingesetzt werden

1. Allgemeines

§ 6 Abs. 1 FeV *)

1.1 Anwendungsbereich

Dieser Anforderungskatalog gilt für
Kraftomnibusse
- Kraftfahrzeuge, die nach Bauart und Einrichtung zur Beförderung von Personen bestimmt und mit mehr als 8 Fahrgastplätzen ausgerüstet sind –

und
so genannte Kleinbusse
- Kraftfahrzeuge (Personenkraftwagen), die nach Bauart und Einrichtung zur Beförderung von Personen bestimmt und mit 6 bis 8 Fahrgastplätzen ausgerüstet sind –,

die zur Schüler- oder Kindergartenkinderbeförderung

- nach § 1 Nr. 4 Buchstabe d, g oder i der Verordnung über die Befreiung bestimmter Beförderungsfälle von den Vorschriften des Personenbeförderungsgesetzes – Freistellungs-Verordnung – oder

- nach § 43 Ziffer 2 des Personenbeförderungsgesetzes (Sonderform des Linienverkehrs)

besonders eingesetzt werden.

Eine derartige Verwendung von Kleinbussen ist der Zulassungsstelle anzuzeigen.

§ 23 Abs. 6 StVZO

2. Technische Anforderungen / Ausstattung der Kraftfahrzeuge

2.1 Gesetzliche Vorschriften

Die Kraftfahrzeuge müssen ständig den Bestimmungen der StVZO und der BOKraft entsprechen.

*) redaktionell aktualisiert

2.2 Kennzeichnung

Kraftomnibusse und Kleinbusse müssen an Stirn- und Rückseite mit den vorgeschriebenen Schulbus-Schildern gekennzeichnet sein. Die Wirkung der Schilder darf durch andere Aufschriften oder Bildzeichen nicht beeinträchtigt werden.
Nach Beendigung der Schulfahrt sind die Schulbus-Schilder zu entfernen oder abzudecken.

§ 33 Abs. 4 und Anlage 4 BOKraft

2.3 Zusätzliche Blinkleuchten

Kraftomnibusse und Kleinbusse sind mindestens an den Rückseiten mit zwei zusätzlichen Blinkleuchten auszurüsten, die so hoch und so weit außen wie möglich angeordnet sein müssen. Kraftomnibusse mit einem zulässigen Gesamtgewicht von mehr als 3,5 t müssen zusätzlich an den Fahrzeuglängsseiten im vorderen Drittel mit Blinkleuchten ausgerüstet sein.

§ 54 Abs. 4 StVZO

2.4 Sichtverhältnisse für Fahrzeugfahrer

Neben der Einhaltung der gesetzlichen Vorschriften der §§ 35b, 35e und 56 StVZO muss der Fahrzeugführer aus normaler Sitzposition den sicherheitsrelevanten äußeren und inneren Bereich des Kraftomnibusses beobachten können.

Sitzposition definiert in den „Richtlinien für die Sicht aus Kraftfahrzeugen“ (VkBl. 1987, S. 723)

Dies gilt als erfüllt, wenn

2.4.1 eine in 1200 mm Höhe über dem Erdboden und in einem Abstand von 300 mm vor der Fahrzeugfront angeordnete Messlatte direkt oder über zusätzliche Frontspiegel indirekt gesehen werden kann (geringfügige Einschränkungen des Sichtfeldes z.B. durch Fensterstege oder Scheibenwischerarme bleiben unberücksichtigt);

2.4.2 der Kraftomnibus außerdem an der rechten Seite mit Rückspiegeln ausgerüstet ist, deren Sichtfelder so beschaffen sind, dass der Fahrer auf der Außenseite des Fahrzeugs mindestens einen ebenen und horizontalen Teil der Fahrbahn übersehen kann, der durch die folgenden senkrechten Ebenen begrenzt ist (siehe Anlage 1):

2.4.2.1 zur senkrechten Längsmittelebene des Fahrzeugs durch eine parallele Ebene, die durch den äußersten rechten Punkt der Breite des Fahrzeugs hindurchgeht;
dabei wird die Breite des Fahrzeugs auf der durch die Augenpunkte des Fahrers hindurchgehenden senkrechten Querebene gemessen;

2.4.2.2 in Querrichtung durch eine Ebene, die 1 m vor der in 2.4.2.1 erwähnten Ebene parallel zu dieser verläuft;

2.4.2.3 hinten durch eine Ebene, die 4 m hinter der durch die Augenpunkte des Fahrers hindurchgehenden Ebene parallel zu dieser verläuft und vorne durch die senkrechte Ebene, die 1 m vor der durch die Augenpunkte des Fahrers hindurchgehenden senkrechten Ebene parallel zu dieser verläuft. Verläuft die senkrechte Querebene durch die äußerste Kante des Stoßfängers des Fahrzeugs weniger als 1 m vor der senkrechten Ebene durch die Augenpunkte des Fahrers, so ist das Sichtfeld auf diese Ebene beschränkt;

2.4.3 über die vorgeschriebenen oder zusätzlichen Außenspiegel die äußeren Bereiche der Ein- und Ausstiege beobachtet werden können, die nicht unmittelbar einzusehen sind (bei Gelenkomnibussen ist dies in gestreckter Stellung der Fahrzeuge zu prüfen);

§ 31 Abs. 2 StVZO, § 23 Abs. 1 StVO

2.4.3.1 die in 2.4.2 und 2.4.3 aufgeführten Außenspiegel, soweit nicht an Fahrgasttüren angebracht[1)], beheizt sowie die Bereiche der Scheiben, die für die Sicht zu diesen Außenspiegeln erforderlich sind, nicht auf Grund von Witterungseinflüssen beschlagen oder vereisen können (z.B. Doppelverglasung, Scheibenheizung, entsprechend angeordnete Warmluftdüsen);

2.4.4 über Innenspiegel der Fahrgastraum und die Ein- und Ausstiegsbereiche zumindest bei den von ihm betätigten Fahrgasttüren eingesehen werden können;

§ 35b Abs. 2 StVZO

2.4.5 in Kraftomnibussen mittels baulicher Maßnahmen, z. B. Schwenkbügel, sichergestellt ist, dass sich neben dem Fahrzeugführer keine Personen aufhalten können. Begleitpersonen, auf besonders gekennzeichneten Sitzen, sind davon ausgenommen.

2.5 Ein- und Ausstiege

2.5.1 Die untersten Trittstufen der Ein- und Ausstiege von Kraftomnibussen dürfen maximal 400 mm über der Fahrbahn liegen.

§ 35d Abs. 2 StVZO

2.5.2 Wird bei Kraftomnibussen eine Höhe von 300 mm bei den unteren Trittstufen überschritten, sind Haltegriffe oder Haltestangen im Bereich der Ein- und Ausstiege anzubringen, die von Schülern und Kindergartenkindern beim Ein- und Aussteigen benutzt werden können. Dies gilt als erfüllt, wenn die Haltegriffe oder Haltestangen von der Fahrbahn aus erreicht werden können und dabei eine Höhe von 1100 mm gemessen von der Fahrbahn nicht überschritten wird.

VkBl. 1980 S. 537

2.5.3 Trittstufen der Ein- und Ausstiege müssen trittsicher und auch in feuchtem Zustand rutschhemmend sein.

§ 35d Abs. 1 StVZO

2.5.4 In den Bereich der Ein- und Ausstiege dürfen keine Gegenstände hineinragen, die eine Gefährdung mit sich bringen könnten. In diesem Bereich befindliche Sitze dürfen nicht benutzt werden und müssen hochgeklappt und geschert bzw. ganz ausgebaut sein. Sitze für Begleitpersonen, die von solchen Personen benutzt werden (§ 35b Abs. 2 StVZO), sind hiervon ausgenommen.

§ 35d Abs. 1 StVZO

2.5.5 Sicherheitseinrichtungen an beweglichen Einstieghilfen (Kneelingsysteme, Hubeinrichtungen oder Rampen) müssen ständig betriebsbereit sein. Der Betrieb von Hubeinrichtungen und Rampen muss durch gelbes Blinklicht angezeigt werden.

§ 35d Abs. 3 StVZO und Richtlinie für fremdkraftbetriebene Einstieghilfen an KOM (VkBl. 1993, S. 218)

2.5.6 Kraftomnibusse und Kleinbusse müssen eine elektrische Innenbeleuchtung haben. Die Ein- und Ausstiege von Kraftomnibussen sowie die unmittelbar angrenzenden Bereiche außerhalb des Fahrzeugs müssen hinreichend ausgeleuchtet sein, solange die Türen nicht vollständig geschlossen sind.

§ 54a StVZO

1) Diese Ausnahme gilt nur für die Nachrüstung i. V. m. Ziffer 2.4.2 für im Verkehr befindliche Kraftomnibusse

2.6 Fahrgasttüren und Notausstiege

§ 35e StVZO

2.6.1 Türen, Türverschlüsse und ihre Betätigungseinrichtungen müssen so beschaffen sein, dass ein unbeabsichtigtes Öffnen der Türen nicht zu erwarten ist.

2.6.2 In Kraftomnibussen muss dem Fahrzeugführer der geschlossene Zustand der Fahrgasttüren sinnfällig angezeigt werden.

2.6.2.1 Fahrgasttüren von Kleinbussen, mit denen Schüler von Grundschulen oder Kindergartenkinder befördert werden, müssen zusätzlich gegen unbeabsichtigtes Öffnen gesichert werden können.

2.6.3 An fremdkraftbetätigten Türen in Kraftomnibussen müssen

§ 30 StVZO; VkBl. 1978, S. 495

2.6.3.1 die Hauptschließkanten mit ausreichend breiten und nachgiebigen Schutzleisten gesichert sein,

§ 35e Abs. 5 StVZO – VkBl. 1984 S. 556, 1988, S. 239 und 1991, S. 498 – Ausrüstungspflicht für Kraftomnibusse, die ab dem 1.1.1986 neu in den Verkehr kamen.

2.6.3.2 mit Ausnahme der im direkten Einflussbereich und Sichtfeld des Fahrzeugführers liegenden und von ihm zu betätigenden Fahrgasttür alle anderen Fahrgasttüren mit Einrichtungen ausgerüstet sein, die ein Einklemmen von Personen verhindern (z.B. Reversiereinrichtungen),

Dies gilt insbesondere für Einrichtungen zur Vermeidung des Einklemmens von Fahrgästen in Kraftomnibussen, die vor dem 1.1.1986 erstmals in den Verkehr kamen.

2.6.3.3 vorhandene Schutzeinrichtungen ständig betriebsbereit sein.

2.6.4 Die Betätigung der besonderen Einrichtungen zum Öffnen der Fahrgasttüren in Notfällen (§ 35e Abs. 3 StVZO), durch die fremdkraftbetätigte Türen geöffnet oder drucklos geschaltet werden können, muss dem Fahrzeugführer optisch und akustisch angezeigt werden.

§ 35f, Anlage X Nr. 5 StVZO

2.6.5 Notausstiege müssen als solche gekennzeichnet und ständig betriebsbereit sein. Hilfsmittel zum Öffnen der Notausstiege – z.B. sog. Nothämmer – müssen deutlich gekennzeichnet und gut sichtbar sowie leicht zugänglich in unmittelbarer Nähe der Notausstiege angebracht sein.

2.7 Fahrgastraum

§ 35d StVZO

2.7.1 Die Fußböden in Kraftomnibussen müssen auch in feuchtem Zustand ausreichend rutschhemmend sein.

§ 30 StVZO

2.7.2 Die im Aufenthalts- und Bewegungsbereich der Schüler befindliche Innenausstattung (einschließlich Fahrscheinentwerter) muss so beschaffen sein, dass beim Betrieb und bei Unfällen der Kraftfahrzeuge Verletzungen möglichst gering und auf das unvermeidbare Maß beschränkt bleiben;

- Haltegriffe und sonstige Halteeinrichtungen sowie deren Befestigungen dürfen keine scharfen Kanten aufweisen. Sie müssen so weit abgepolstert sein, dass Aufprallverletzungen weitgehend vermieden werden;
- Aschenbecher, Leuchten, Garderobenhaken, klappbare Armlehnen und andere Fahrzeugteile müssen bündig eingelassen oder abgepolstert sein.

2.8 Sitz- und Stehplätze

2.8.1 Sitzplätze

§ 34a StVZO

2.8.1.1 In Kraftomnibussen dürfen nur so viel sitzende Schüler befördert werden, wie im Fahrzeugschein Sitzplätze ausgewiesen sind.

§ 35a StVZO

2.8.1.2 Kleinbusse sind auf den im Fahrzeugschein ausgewiesenen Sitzplätzen mit Sicherheitsgurten ausgerüstet. Sofern Alter und Größe der Schüler und Kindergartenkinder das Anlegen der Sicherheitsgurte nicht gestatten, sind geeignete Rückhalteeinrichtungen für Kinder mitzuführen.

§ 22a StVZO (ECE-Regelung Nr. 44); § 21 Abs. 1a StVO

Es dürfen nur so viel Kinder befördert werden, wie Sicherheitsgurte und/oder Rückhalteeinrichtungen vorhanden sind. Eine Behinderung des Fahrers durch neben ihm sitzende Kinder ist auszuschließen.

2.8.1.3 In Kraftomnibussen sind Sitze mit rutschfesten Sitzbezügen oder geeignet geformte Sitze, die bei Bremsvorgängen dem Nachvornerutschen der Kinder entgegenwirken (z. B. Sitze mit Sitzmulden), zu verwenden.

2.8.2 Stehplätze

§ 34a StVZO; Ziffer 2.8.3

2.8.2.1 Stehplätze sind in Kleinbussen nicht und in Kraftomnibussen nur in dem Umfang zulässig, wie sie im Fahrzeugschein ausgewiesen und im Fahrzeug angeschrieben sowie vom Schulträger für zulässig erklärt worden sind.

§ 34a Abs. 5 StVZO; VkBl. 1980, S. 537

2.8.2.2 Für Stehplätze müssen geeignete Halteeinrichtungen in ausreichender Anzahl vorhanden sein. Sie müssen so beschaffen und angeordnet sein, dass sie auch von Schülern aller Altersklassen benutzt werden können. Dies gilt als erfüllt, wenn die Halteeinrichtungen in einer Höhe von 800 mm bis 1100 mm über dem Fahrzeugboden angeordnet sind und für jeden Stehplatz eine Mindestgrifflänge von ≥ 80 mm vorhanden ist.

§ 34a Abs. 1 und 4 StVZO; § 22 Abs. 2 BOKraft

2.8.3 Nutzung der maximal zulässigen Stehplätze
Ob und in welcher Anzahl die im Fahrzeugschein ausgewiesenen und im Kraftomnibus angeschriebenen Stehplätze genutzt werden dürfen, ist vom Einzelfall abhängig und vom Schulträger bzw. Aufgabenträger der Schüler- oder Kindergartenkinderbeförderung festzulegen.
Gründe für eine niedrigere Ausnutzung der nach § 34a StVZO maximal zulässigen Stehplätze können z. B. sein:
- Alter der Schüler,
- Häufigkeit und Dauer der starken Stehplatzbelegung,
- Beförderungsdauer für Schüler,
- Straßen- und Verkehrsverhältnisse auf der Beförderungsstrecke.

3. Betrieb der Kraftfahrzeuge

§ 30 Abs. 1 und § 31 Abs. 2 StVO, § 23 Abs. 1 StVO

3.1 Die Kraftfahrzeuge sind nur in betriebs- und verkehrssicherem sowie in sauberem Zustand einzusetzen.

3.2 Während des Betriebs sind die Kraftfahrzeuge den Umständen entsprechend zu heizen und/oder zu lüften.

3.3 Der Schulträger kann unter Berücksichtigung der winterlichen Fahrbahnverhältnisse und der Einsatzgebiete der Schulbusse eine zeitlich befristete Ausrüstung mit Winterreifen (M + S) vorschreiben. Des Weiteren kann auch die Verwendung von Schneeketten vorgeschrieben werden, sofern bei Antritt der Fahrt schnee- oder eisglatte Fahrbahn zu erwarten ist. Im Übrigen gilt § 18 BOKraft. § 18 BOKraft

3.4 Die Beförderung von stehenden Schülern auf Flächen, die als Stehplatzflächen nicht zulässig sind, ist verboten; hierzu gehören z. B. Richtlinie zur Beurteilung von Stehplatzflächen in KOM (VkBl. 1984, S. 228)
- Trittstufen der Ein- und Ausstiege,
- die von Personen freizuhaltende Fläche neben dem Fahrersitz (siehe 2.4.5). Auf diese Flächen ist durch Beschilderung besonders hinzuweisen (z. B. „Nicht auf den Trittstufen stehen – Ausstieg freihalten!“).

3.5 Sicherheitsgurte und Rückhalteeinrichtungen sind während der gesamten Beförderungsdauer anzulegen bzw. zu benutzen. § 21 Abs. 1a und § 21a Abs. 1 StVO

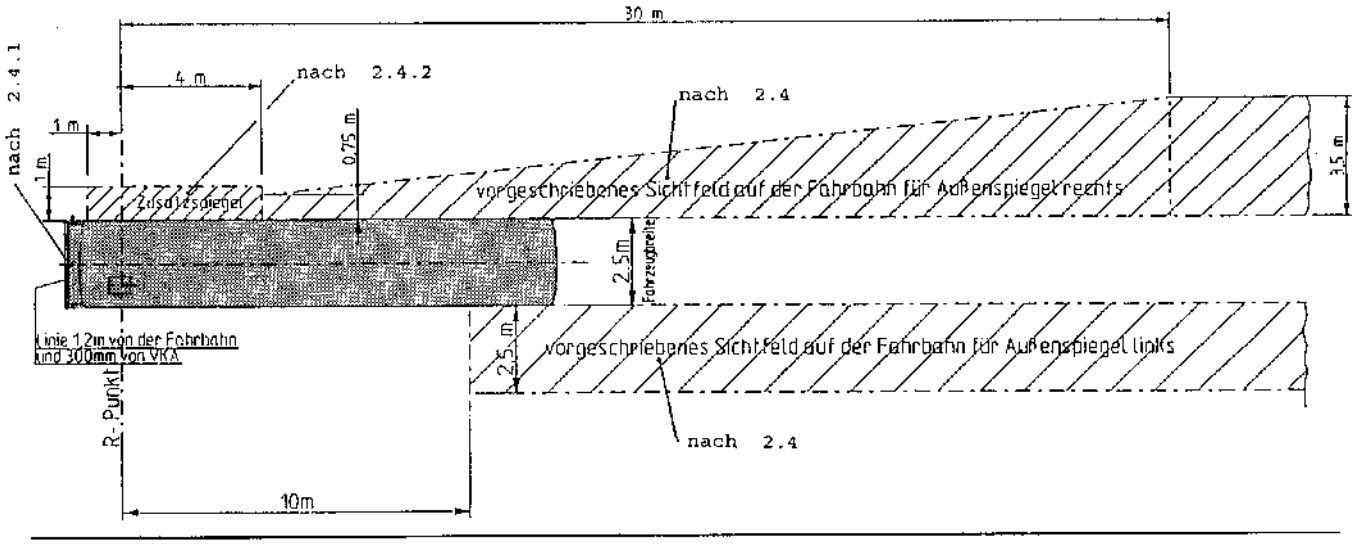
4. Überprüfungen und Kontrollen

4.1 Zur Feststellung, ob die einzusetzenden Kraftfahrzeuge den einschlägigen Vorschriften sowie den Anforderungen dieses Kataloges entsprechen, kann die zuständige Behörde die Vorlage eines Gutachtens/einer Bestätigung eines amtlich anerkannten Sachverständigen für den Kraftfahrzeugverkehr oder von der nach § 29 StVZO zuständigen Personen verlangen.

4.2 Der Schulträger ist berechtigt, den Schulbusverkehr einschließlich des Zustandes und der Ausrüstung der Kraftfahrzeuge sowie des eingesetzten Fahrpersonals in unregelmäßigen Abständen zu überprüfen oder überprüfen zu lassen.

4.3 Werden bei vorgeschriebenen Untersuchungen (§ 29 StVZO, § 41 und § 42 BOKraft), bei polizeilichen Kontrollen oder bei Überprüfungen durch die zuständige Behörde Mängel festgestellt, hat der Unternehmer diese unverzüglich zu beseitigen.

Anlage 1



Anlage 2

„Merkblatt für die Schulung von Fahrzeugführern“

Sehr geehrte Fahrerin, sehr geehrter Fahrer!

Als Fahrerin / Fahrer eines Kraftfahrzeugs bei der Beförderung von Schülern oder Kindergartenkindern tragen Sie eine besondere Verantwortung für das Leben und die Gesundheit vieler Schüler. Die folgenden Hinweise sollen Ihnen helfen, sich Ihrer hohen Verantwortung entsprechend zu verhalten.

Grundsätzlich zeichnet sich ein guter Fahrer dadurch aus, dass er im Straßenverkehr erhöhte Vorsicht walten lässt und sich sowohl gegenüber den anderen Verkehrsteilnehmern als auch gegenüber den Fahrgästen rücksichtsvoll und besonnen verhält. Ebenso wird erwartet, dass er defensiv fährt und sich in allen Situationen des Straßenverkehrs vorausschauend verhält und nicht versucht, sich gegenüber anderen Verkehrsteilnehmern rücksichtslos durchzusetzen.

Bedenken Sie bitte auch, dass Sie nicht nur durch Ihr Verhalten während der Fahrt, sondern auch schon durch die Vorbereitung der Fahrt einen wesentlichen Beitrag zur Sicherheit der Fahrgäste leisten können.

Wenn Sie die jeweilige Fahrt pünktlich antreten, sind Sie z. B. später nicht gezwungen, etwaige Verspätungen einzuholen. Sollte es tatsächlich zu einer Verspätung kommen, ist es weder vertretbar, dass Sie die Geschwindigkeit so erhöhen, dass dies zu einer Gefährdung der Fahrzeuginsassen führt, noch dass Sie die vorgeschriebene Fahrstrecke verlassen.

Als Fahrerin / Fahrer eines Kraftfahrzeugs zur Schüler- oder Kinderbeförderung müssen Sie in manchen Situationen erhöhte Geduld aufbringen. Dass Sie diese zusätzliche Anforderung erfüllen, verdient besondere Anerkennung. Gerade durch Ihr ruhiges und besonnenes Verhalten können Sie ein gutes Beispiel für die Kinder geben. Führen Sie Gespräche mit den Kindern nur bei stehendem Fahrzeug und in freundlicher, sachlicher Form. Verzichten Sie auf unnötige Unterhaltung. Vor allem eine Auseinandersetzung mit einzelnen Schülern oder Kindern kann Ihre Aufmerksamkeit stark beeinträchtigen.

Bitte beachten Sie vor allem immer folgende Punkte:

- Überzeugen Sie sich vor Antritt der Fahrt davon, dass sich das Kraftfahrzeug in einem verkehrs- und betriebssicheren Zustand befindet.

- Bringen Sie die Schulbusschilder vorschriftsmäßig an. Beachten Sie, dass die Schulbusschilder nach Beendigung der Schulfahrt sofort zu entfernen oder abzudecken sind.

- Führen Sie Führerscheine und Fahrzeugpapiere mit. Halten Sie die Lenk- und Ruhezeiten ein.

- Halten Sie die Fahrstrecke und den Fahrplan ein. Gegenüber dem Fahrplan kürzere Fahrzeiten sind durch ein entsprechend längeres Warten an den jeweiligen Haltestellen auszugleichen.

- Fordern Sie in Kleinbussen zum Anlegen der Sicherheitsgurte/Rückhalteeinrichtungen auf.

- Zeigen Sie frühzeitig An- und Abfahrten an.

- Fahren Sie erst ab, wenn die Türen geschlossen sind und die Kinder ihre Plätze eingenommen haben. Fahren Sie mit Kleinbussen nicht los, wenn noch Kinder stehen.

- Achten Sie in Kraftomnibussen darauf, dass sich während der Fahrt keine Kinder auf den Trittstufen der Ein- und Ausstiege sowie auf der freizuhaltenden Fläche neben dem Fahrzeugführer befinden.

- Überschreiten Sie nicht die zulässige Höchstgeschwindigkeit. Passen Sie die Geschwindigkeit den jeweiligen Umständen an (Verkehrsdichte, Fahrbahnzustand, Sichtverhältnisse). Für Kraftomnibusse mit stehenden Schülern oder Kindern beträgt die zulässige Höchstgeschwindigkeit außerorts 60 km/h.

- Schalten Sie rechtzeitig beim Nähern an die Haltestelle und solange Kinder ein- und aussteigen das Warnblinklicht ein, wenn die Straßenverkehrsbehörde dies angeordnet hat. Im Regelfall sollte innerorts in einer Entfernung von etwa 50 m, außerorts in einer Entfernung von etwa 150 m mit dem Blinkvorgang begonnen werden.

- Fahren Sie mit äußerster Vorsicht langsam und jederzeit anhaltebereit an Haltestellen heran und aus ihnen heraus (Schrittgeschwindigkeit). Verhalten Sie sich so, dass eine Gefährdung der Kinder und der übrigen Verkehrsteilnehmer ausgeschlossen ist.

- Halten Sie in vorhandenen Haltebuchten oder an Schutzgittern.

- Öffnen Sie die Türen erst dann, wenn das Fahrzeug steht und gefahrlos ausgestiegen werden kann.

- Weisen Sie auf geordnetes Ein- und Aussteigen hin.

- Fordern Sie die Schüler und Kinder auf, die Fahrbahn erst nach Abfahren des Busses zu überqueren.

- Beobachten Sie die Einstiege vor und nach dem Schließen der Türen.

- Fahren Sie nur mit Einweiser rückwärts.

Sie sind befugt, im Einzelfall Schüler nach vergeblicher Ermahnung von der Beförderung auszuschließen, wenn dies zwingend erforderlich ist, um die Sicherheit und Ordnung während der Fahrt aufrechtzuerhalten. Dies darf nur an Haltestellen und dann geschehen, wenn eine Gefährdung der Schüler nicht zu erwarten ist. Bei Schülern von Grundschulen sollte grundsätzlich von solchen Maßnahmen abgesehen werden.

Beispiele für Verhaltensfälle, die zum Beförderungsausschluss berechtigen:

- Erhebliche Gefährdung oder Belästigung des Fahrers und der mitfahrenden Schüler.

- Beschädigung des Fahrzeugs.

- Aus dem Fahrzeug werden Gegenstände geworfen oder herausgehalten.

Melden Sie Vorfälle dieser Art umgehend der Schule. Bedenken Sie jedoch, dass Sie in keinem Fall ein Züchtigungsrecht gegenüber den Kindern haben.

- Melden Sie bitte Ihrem Unternehmer:

– Festgestellte Mängel.

– Wenn nicht alle Schüler oder Kinder wegen mangelnder Platzkapazität mitgenommen werden konnten.

– Wenn infolge zu starker Besetzung unzumutbare Platzverhältnisse auftreten.

– Abweichungen von der Streckenführung.

– Besondere Gefahrenquellen für den Betrieb auf Fahrstrecken und an Haltestellen.

– Den Beförderungsausschluss von Schülern.

Anhang 2:

- Übrigens:
  – Ihr persönliches Wohlbefinden ist die beste Voraussetzung für sicheres Fahren.
  – Deshalb: keine Medikamente, die die Fahrtüchtigkeit beeinträchtigen, nicht rauchen während der Fahrt, kein Alkohol, kein Fahrtantritt bei Verdacht auf Restalkohol.

Die Eltern sowie die Kinder und Jugendlichen, die Ihnen anvertraut sind, werden Ihnen für die sichere Beförderung dankbar sein.

(VkBl. 1996, S. 238)

Resolution des Bundeselternrates „Sicherheit auf dem Schulweg“ vom 21.5.1995 (Auszug)

Für die Beförderung der SchülerInnen in Schulbussen fordert der Bundeselternrat:

- Befreiung der Kommunen von der Verpflichtung, die Wirtschaftlichkeit zum Hauptkriterium bei der Vergabe zu machen.

- Ausstattung der Busse mit Rückhaltesystemen und generelle Sitzplatzpflicht, Kennzeichnung als Schulbus an der Vorder- und Rückseite, Ausrüstung mit Funk oder Telefon, verstärkte Überwachung des technischen Zustandes der Schulbusse.

- Verpflichtende Aus- und Weiterbildung der BusfahrerInnen und das Tragen von Namensschildern, Personenbeförderungsschein auch für FahrerInnen von Kleinbussen.

- Alle Haltestellen, an denen SchülerInnen ein- und aussteigen, sind deutlich als solche zu kennzeichnen.

- Strengere Kriterien für Haltestellen an Schulen, Ein- und Aussteigen nur auf der der Schule zugewandten Seite.

- Für alle Haltestellen das Verbot der Vorbeifahrt an haltenden Schulbussen in beiden Fahrtrichtungen, verpflichtendes Einschalten der Warnblinkanlage an haltenden Schulbussen, Verbot der Rückwärtsfahrt.

- Verpflichtende Mitfahrt von SchulbusbegleiterInnen (Eltern) oder Schulbuslotsen (SchülerInnen).

- Elternbeteiligung bei Verkehrsschauen und allen relevanten Fragen der Verkehrsplanung sowie Stellungnahme der betroffenen Elternvertretungen zu den Schulbusverträgen sowie der Fahrplangestaltung.

Soweit die SchülerInnenbeförderung auf den öffentlichen Personenverkehr (ÖPNV) verlagert wird, müssen die Standards der SchülerInnenbeförderung im Freistellungsverkehr weiterhin erfüllt sein.

Boppard 21.5.1995

Stichwortverzeichnis

A

Alkohol 42
Alter 28, 39
Anforderungskatalog . . . . . 7, 9, 10, 31, 35 ff.
Anschnallen, Anschnallpflicht: siehe Rückhaltesystem
Anzeigepflicht 14, 19
Aufsicht 9, 23, 24
Aufsichtsbehörde 9, 28
Aufsichtspersonen: siehe Aufsicht
Auftraggeber 9
Ausflugsfahrten 8
Ausschluss von der Beförderung 22, 23, 41
Aussteigen 11, 12, 16, 20, 21
Autotelefon 42

B

Beförderungsanspruch 28
Beförderungsausschluss:
siehe Ausschluss von der Beförderung
Begleitpersonen: siehe Schulbusbegleiter
Behinderte 18, 27, 37
Behindertentransportkraftwagen 27
Bekanntmachungen: siehe Erlasse
Belästigung 41
Berufsgenossenschaft 9, 26
Beschilderung: siehe Kennzeichnung
Betriebspersonal 20
Blinkleuchten 17, 36
BOKraft: siehe Verordnung über den Betrieb
von Kraftfahrunternehmen
Bundeseinheitliche Gesetze und Verordnungen . . . 10 ff.
Busfahrer: siehe Fahrer
Bustüren: siehe Türen
Busunternehmer 8, 20, 23, 25, 31

D

DIN-Normen: siehe Normen

E

Einsteigen, Aussteigen 11, 12, 16, 20, 21, 41, 42
Einstieg, Ausstieg 20, 37, 39, 41
Eltern, Elternhaus 8, 20, 24, 28, 42
Erlasse und Bekanntmachungen der Länder 28, 29, 30 ff.
Erste-Hilfe-Material 16

F

Fahrerlaubnis 17, 19, 42
Fahrerlaubnisverordnung (FeV) 10, 17, 19
Fahrer 19, 20, 24, 31, 35, 40
Fahrgäste 20
Fahrgastraum 27, 38
Fahrpersonal: siehe Fahrer
Fahrplan, Fahrstrecke 31, 41, 42
Fahrtrichtungsanzeiger 17
Fahrzeuguntersuchung: siehe Untersuchung
Festhalten: siehe Halteeinrichtungen für Fahrgäste
Feuerlöscher 16
Finanzausgleichsgesetz 10
Finanzierung 28
Freigestellter Schulbusverkehr 8, 18, 20, 27
Freistellungsverordnung 8, 10, 18, 19, 20, 27, 36
Führerschein: siehe Fahrerlaubnisverordnung
Funk 42
Fußboden 16

G

Gefahr, Gefährdung 28, 40, 41
Gegenfahrbahn 12
Gegenverkehr 12
Gelegenheitsverkehr 8, 16
Genehmigung, Genehmigungspflicht 18, 19
Genehmigungsbehörde 9
Gepäck 24
Gesamtgewicht 15
Geschwindigkeit: siehe Höchstgeschwindigkeit
Gewicht: siehe Gesamtgewicht
Gurtpflicht: siehe Rückhalteeinrichtungen
Gutachten 39

H

Haftung 24, 31
Halteeinrichtungen für Fahrgäste . . 15, 20, 21, 37, 38, 39
Halten: siehe Parken
Haltestellen 11, 12, 21, 23,26, 27, 28, 31, 41, 42
Heizung 39
Höchstgeschwindigkeit 12, 16, 40, 41

I

Innenbeleuchtung 37

K

Kenntlichmachung von Kraftfahrzeugen (seitlich) 16
Kennzeichnung von Haltestellen 11
Kennzeichnung von Schulbussen . . 24, 25, 31, 36, 41,42
Kindergartenkinder 24, 35
Kindergerechte Ausstattung 31, 37
Kindersitze 8, 13, 14, 38
Kleinbus 8, 13, 15, 16, 19, 24, 35, 36, 38, 41, 42
KOM: siehe Kraftomnibus
Kosten 28
Kraftfahrzeuguntersuchung: siehe Untersuchung
Kraftomnibus 8, 13, 15, 16, 19, 35, 36

L

Ländergesetze und -verordnungen 10, 28
Ländererlasse und -bekanntmachungen 28, 29, 30
Länge des Schulweges 28
Lenk- und Ruhezeiten 41
Linienverkehr 8, 18, 20
Lüftung 39

M

Mängel 25, 39, 41
Medikamente 42
Mietwagen 8, 19
Ministerialerlasse und -schreiben 10, 28, 29, 30
Mustervertrag 9, 10, 32, 33, 34

N

Namensschilder 42
Normen 27
Notausstiege 16, 38
Nothämmer 21, 38

O

Öffentlicher Personennahverkehr 8, 12, 16, 28, 42
ÖPNV: siehe Öffentlicher Personennahverkehr
Ordnung: siehe Sicherheit und Ordnung

P

Parken und Halten 11, 21
Pausenhof 27
PBefG: siehe Personenbeförderungsgesetz
Personal 20
Personenkraftwagen 8, 13, 15
Personenbeförderungsgesetz 10, 18, 20, 36
Personenbeförderungsschein: siehe Fahrerlaubnis
Pflichten des Unternehmers 20
PKW: siehe Personenkraftwagen
Plätze 15, 16
Polizei 9, 24, 39

R

Radwege an Haltestellen 27
Regelmäßige Beförderung 18
Rollstuhlfahrer 27
Rückhalte-
einrichtungen 8, 13, 14, 16, 24, 38, 39, 42
Rücksicht 11
Rückspiegel 36, 40
Rückwärts fahren 26, 41, 42

S

Sachverständigengutachten 39
Schrittgeschwindigkeit 12, 41
Schüler 20, 21, 22, 23, 24
Schülerlotsen 23, 24, 28
Schulbusbegleiter 23, 24, 27,35, 42
Schulbusfahrer: siehe Fahrer
Schulbusfahrerseminare 31
Schulbushaltestellen 11
Schulbuslotsen 23, 24, 42
Schulbusschild: siehe Kennzeichnung von Schulbussen
Schulbusträger 9, 23, 24
Schulbusunternehmer: siehe Busunternehmer
Schulbusvertrag 9, 10, 28, 42
Schule 20, 42
Schulfinanzierungsgesetze 10, 28
Schulgrundstück 26, 27
Schulhof: siehe Pausenhof
Schulranzen, Schultaschen 21
Schulträger 8, 23, 39
Schulung von Fahrzeugführern . . . . . 35, 40 ff., 42
Schulwegdienst 23, 24
Schulweglänge 28
Seitenmarkierung 16
Seminare für Schulbusfahrer 31
Sicherheit und Ordnung 20, 22, 23, 28, 31, 41
Sicherheitsgurte: siehe Rückhalteeinrichtungen
Sichtverhältnisse für Busfahrer 36, 40
Sitze 16, 37, 38, 39
Sitzgelegenheiten an Haltestellen . . . . . .
Sitzplätze 16, 38, 39, 42
Sonderfahrten 8
Stehen, Stehplätze 15, 16, 21, 31, 35, 38, 39, 41
Störungen 23
Straßenverkehrsordnung 10, 11, 12, 13,14
Straßenverkehrszulassungsordnung . . . 10, 14, 15, 16, 36
Streckenführung 31, 41
StVO: siehe Straßenverkehrsordnung
StVZO: siehe Straßenverkehrszulassungsordnung

T

Taxi 8, 13, 19
Technische Mängel 24, 39
Tiere 24
Toter Winkel 36, 40
Träger des Schulbusverkehrs: siehe Schulbusträger . . . .
Türen 16, 20, 21, 37, 38, 41

U
Überladung, Überbelegung, Überfüllung 15, 16, 31, 38, 39, 41
Überholverbot 12
Überprüfung, Überwachung 39, 42
Überqueren der Fahrbahn 21, 24, 41
Überqueren der Busspur 27
Unfallverhütungsvorschriften 26
Unfallversicherungsschutz 24
Unternehmer: siehe Busunternehmer
Untersuchung der Fahrzeuge 14, 15, 39

V
Verantwortlichkeit 8, 23, 25, 40
Verhalten der Fahrgäste 20, 21, 22, 23
Verhalten des Betriebs- und Fahrpersonals 20
Verkehrssicherer Zustand 20, 25, 31, 39, 41
Verordnung über den Betrieb von Kraftfahrunternehmen im Personenverkehr 10, 20, 36
Verschmutzungen 21, 23
Versicherung 31
Verspätung 40
Verträge: siehe Schulbusvertrag
Vorbeifahren, Vorbeifahrverbot 12, 42
Vorsicht 11

W
Warnblinklicht 11, 12, 17, 41, 42
Wartebereich, Wartefläche 27
Winterausrüstung 24, 39
Witterungsschutz 27

Z
Zerstörungen 21
Zuschüsse 28
Zuständigkeit: siehe Verantwortlichkeit

Autor

Schrödel, Helmut

Pädagogischer Referent in der Hauptabteilung Prävention (Abt. Schulen und Kindergärten) beim Bayerischen Gemeinde-unfallversicherungsverband

Mitglied der BUK-Fachgruppe „Bildungswesen“ – Sachgebiet „Verkehr“

Hinweis:

Seit Oktober 2002 ist das BUK-Regelwerk „Sicherheit und Gesundheitsschutz“ neu strukturiert und mit neuen Bezeichnungen und Bestellnummern versehen. In Abstimmung mit dem Hauptverband der gewerblichen Berufsgenossenschaften wurden sämtliche Veröffentlichungen den Kategorien „Unfallverhütungsvorschriften“, „Regeln für Sicherheit und Gesundheitsschutz“, „Informationen“ und „Grundsätze“ zugeordnet.

Bei anstehenden Überarbeitungen oder Nachdrucken werden die Veröffentlichungen auf die neuen Bezeichnungen und Bestellnummern umgestellt. Dabei wird zur Erleichterung für einen Übergangszeitraum von ca. 3 bis 5 Jahren den neuen Bestellnummern die bisherige Bestellnummer angefügt.

Des Weiteren kann die Umstellung auf die neue Bezeichnung und Benummerung einer so genannten Transferliste entnommen werden, die u.a. im Druckschriftenverzeichnis und auf der Homepage des Bundesverbandes der Unfallkassen (www.unfallkassen.de) veröffentlicht ist.