



Sicherheit im und um den Schulbus

Sicherheitsinformationen der Allgemeinen Unfallversicherungsanstalt

Inhalt

1	Einleitung	4
2	Schwerpunkte aus den kraftfahrrechtlichen Bestimmungen	6
3	Schulbusunfälle – Schwerpunkte des Unfallgeschehens	11
4	Sicherheitstechnische Ausstattung eines Schulbusses	17
5	Aufgaben und Verhaltensrichtlinien für Schulbuslenkerinnen, Schulbuslenker und Aufsichtspersonen	29
6	Herausforderungen aus der Sicht der Schulbuslenkerin, des Schulbuslenkers	32
7	Haltestellen und Linienführung der Schulbusse	33
8	Alternativen zum Schulbusverkehr	38
9	Umfang der Lenkberechtigung gemäß § 2 FSG	41
10	Abkürzungsverzeichnis	43

1 Einleitung

Die Zusammenlegung kleinerer Schulen hat in den letzten Jahren vor allem in den ländlichen Regionen Österreichs zu immer längeren Anreisewegen für Schülerinnen und Schüler geführt.

Verschiedene Umstände wie z. B.

- wachsender Bedarf an weiterführender Bildung und
- der Besuch zentral gelegener Schulen

haben dazu beigetragen, dass immer mehr Kinder mit dem Bus zur Schule und nach Hause gebracht werden. Mit der Einführung der Schülerfreifahrt nahmen Schülertransporte sowohl im Linienverkehr als auch – besonders in dezentral gelegenen Bereichen – im sogenannten Gelegenheitsverkehr zu.

Die Anforderungen des Gesetzgebers an die Schulbusunternehmer, Schulbuslenker und -lenkerinnen im Kraftfahrlinien- und Gelegenheitsverkehr sind sehr hoch. Auch die eingesetzten Schulbusse müssen besondere Bestimmungen in Sachen Ausrüstung erfüllen.

Aufgaben der Gemeinden

- Auswahl der Schulbusunternehmen
- Streckenwahl
- organisatorische und planerische Vorsorge für sichere Routen und sicheren Transport
- im Winter bevorzugt Schulbusstrecken räumen
- Aufstellung geeigneter Wartehäuschen
- Errichtung von Haltestellen für Schulbusse
- Realisierung von Maßnahmen, damit Kinder im Umfeld der Haltestelle Straßen sicher überqueren können.

Je nach Straßenart, Aufgabe und Maßnahme sind auch die Bezirksverwaltungsbehörden und Ämter der Landesregierungen einzubinden. Zusätzlich sind bei der Streckenwahl die Finanzlandesdirektionen mit einbezogen, da sie die Kilometergebühren überprüfen und anweisen.

Gerade bei der Auswahl der Fahrtroute sollte besonderer Wert auf die Sicherheit der Streckenführung und nicht nur auf die Kürze der Verbindung gelegt werden. Auch die Schulen können zu einem reibungsfreien Ablauf des Schulbusverkehrs beitragen, z. B. durch

- gestaffelte Beginn- und Endzeiten des Unterrichts,
- Aufenthaltsräume für wartende Schülerinnen und Schüler und
- Praxisunterricht für richtiges Verhalten im und um den Schulbus.

Den größten Anteil an der Sicherheit unserer Kinder im Straßenverkehr und beim Schülertransport haben wir Erwachsene. Statt uns immer darauf auszureden, termingeplogte Verkehrsteilnehmer zu sein, sollten wir in erster Linie

- mehr Rücksicht auf Kinder im Straßenverkehr nehmen,
- öfter daran denken, dass Kinder keine Verkehrsexperten und daher auch vom Vertrauensgrundsatz ausgenommen sind,
- unsere Vorbildwirkung wahrnehmen, denn Kinder lernen stark am Modell.



Viele Kinder kommen mit dem Bus in die Schule.

2 Schwerpunkte aus den kraftfahrrechtlichen Bestimmungen

Was sind Schülertransporte?

Als Schülertransporte gelten Beförderungen von

- Schülerinnen und Schülern, die ihre allgemeine Schulpflicht durch den Besuch der im § 5 Schulpflichtgesetz angeführten Schulen erfüllen, von und zu diesen Schulen und ihren Schulveranstaltungen sowie von und zu Schülerhorten;
- schulpflichtigen Zöglingen von Jugendfürsorgeanstalten, die ihre Schulpflicht nicht erfüllen, von und zu Veranstaltungen dieser Anstalten;
- Kindern, die Kindergärten besuchen, von und zu diesen Kindergärten und ihren Kindergartenveranstaltungen.

Auch wenn eine Begleitperson mitgenommen wird, liegt ein Schülertransport vor.

Hinweis: Vermerken Sie auf Bestellungen zur Bereitstellung von Bussen für Schulveranstaltungen wie z. B. Schikurse und Ausflüge, dass schulpflichtige Kinder, oder Kinder die einen Kindergarten besuchen, befördert werden. So weiß das Unternehmen Bescheid und kann rechtzeitig einen für Schülertransporte entsprechend ausgestatteten und gekennzeichneten Bus disponieren.

Wie viele Personen dürfen transportiert werden?

Transport mit Personenkraftwagen oder Kombinationskraftwagen

Bei Schülertransporten mit geschlossenen Personenkraftwagen oder Kombinationskraftwagen, bei denen bei der Genehmigung als größte zulässige Anzahl der beförderten Personen außer der Lenkerin/dem Lenker acht Personen festgesetzt wurden, richtet sich die Anzahl der beförderten Schülerinnen bzw. Schüler nach der Zulassung des Fahrzeuges. Pro Sitzplatz darf nur eine Schülerin/ein Schüler transportiert werden. (1:1-Zählregel).

Transport mit dem Omnibus im Gelegenheitsverkehr

Auch bei der Beförderung von Personen in Omnibussen des Gelegenheitsverkehrs darf die bei der Genehmigung festgesetzte größte zulässige Anzahl der Personen, die mit dem jeweiligen Fahrzeug befördert werden dürfen, nicht überschritten werden. Seit 1.9.2008 gilt auch im Omnibus im Gelegenheitsverkehr von und zu Schule oder Kindergarten die 1:1-Zählregel.

Transport mit dem Omnibus im Kraftfahrlinienverkehr

Bei der Berechnung der Anzahl der Personen, die mit einem Omnibus oder Omnibusanhänger befördert werden dürfen, sind drei Kinder unter 14 Jahren als zwei Personen und Kinder unter sechs Jahren nicht zu zählen.

Sicherheitsgurte und Rückhaltesysteme

Bei Schülertransporten mit Personenkraftwagen oder Kombinationskraftwagen hat die Lenkerin/der Lenker bei der Beförderung von Schülerinnen/Schüler unter 14 Jahren für eine ordnungsgemäße Verwendung

- der Sicherheitsgurte bei Kindern ab einer Körpergröße von 150 cm und
- geeigneter Rückhalteeinrichtungen bei Kindern unter einer Körpergröße von 150 cm zu sorgen.

Bei Schülertransporten mit Omnibussen – mit Ausnahmen im Kraftfahrlinienverkehr – hat die Lenkerin/der Lenker dafür zu sorgen,

- dass Kinder im Alter von drei bis 14 Jahren die vorhandenen Sicherheitssysteme (Sicherheitsgurte oder Rückhaltesysteme) benutzen, wenn sie sich auf ihren Sitzplätzen befinden.
- Fährt eine erwachsene Begleitperson im Omnibus mit, so geht diese Verpflichtung auf diese Person über.

Selbstverständlich gilt, unabhängig vom verwendeten Kraftfahrzeug (Pkw oder Bus), Anschnallpflicht für Fahrerin/Fahrer und Begleitpersonen.

Kennzeichnung des Fahrzeuges, Warnblinkanlage, Warnleuchten

Ausführung und Verwendung von Kennzeichnung, Warnblinkanlage und Warnleuchten im Rahmen des Schülertransportes werden im KFG, in der StVO und der BO 1994 geregelt. Sie sind in den Kapiteln „Sicherheitstechnische Ausstattung eines Schulbusses“ und „Aufgaben und Verhaltensrichtlinien für Schulbuslenkerinnen/Schulbuslenker und Aufsichtspersonen“ dieser Broschüre näher beschrieben.

Höchste zulässige Fahrgeschwindigkeit

Bei Schülertransporten mit Omnibussen (Klasse M2, M3) beträgt die höchste zulässige Fahrgeschwindigkeit lt. § 20 Abs. 2, StVO und § 58 Abs. 1, KDV

- im Ortsgebiet 50 km/h
- auf Freilandstraßen 80 km/h
- auf Autobahnen und Autostraßen 100 km/h

Schülerfreifahrt und Schulfahrtbeihilfe

Der § 30 des Familienlastenausgleichsgesetzes 1967 (FLAG) regelt die Durchführung von Schulfahrtbeihilfe und Schülerfreifahrt.

Der Anspruch auf Schulfahrtbeihilfe bzw. Schülerfreifahrt ist an den Anspruch auf Familienbeihilfe und den Besuch einer Schule mit Öffentlichkeitsrecht gebunden.

Das Bundesministerium für Familien und Jugend ist ermächtigt, mit Verkehrsunternehmen des Gelegenheitsverkehrs Verträge abzuschließen, aber nur insoweit, als kein geeignetes öffentliches Verkehrsmittel zur Verfügung steht.

Das FLAG sieht für die Schülerfreifahrt grundsätzlich drei Möglichkeiten vor:

- Schülertransport mit öffentlichen Verkehrsmitteln
- Schülertransport durch Unternehmen des Gelegenheitsverkehrs
- Alternativ können auch von Gemeinden oder Schulerhaltern Schülertransporte durchgeführt werden.

Für die Erlangung einer Schülerfreifahrt ist ein Antrag auf Ausstellung eines Freifahrausweises für Fahrten zur und von der Schule zu stellen.

Die Schule bestätigt auf diesem Vordruck den Besuch der Schule. Die Verträge für die Durchführung von Schülerfreifahrten im Bereich des gewerblichen Schülertransports werden von der örtlich zuständigen Finanzlandesdirektion aufgrund der Meldung der Schülerinnen und Schüler durch die Schulerhalter abgeschlossen.

Anforderungen an die Lenkerin/den Lenker

Für die nicht gewerbsmäßige Beförderung von Schülerinnen und Schüler ist lediglich eine gültige Lenkberechtigung für die verwendete Fahrzeugklasse erforderlich.

Eine nicht gewerbliche Beförderung liegt zum Beispiel vor, wenn Schülertransporte ohne Ertragsabsichten von Gemeinden, Schulerhaltern oder Privatpersonen organisiert werden. Bei derartigen Schülertransporten mittels Pkw reicht alleinig der Führerschein der Klasse B.

Für die [gewerbsmäßige Schülerbeförderung im Gelegenheitsverkehr](#) gelten die einschlägigen Bestimmungen des Gelegenheitsverkehrsgesetzes (GelverkG) und die Betriebsordnung für den nicht linienmäßigen Personenverkehr (BO 1994).

Voraussetzungen für die Lenkerin/den Lenker bei Schülertransporten mit Personenkraftwagen (Klasse M1)

- mindestens Führerschein der Klasse B und
- „Schülertransportausweis“ oder
- Lenkberechtigung der Klasse D mit Eintrag Code 112 oder Wortlaut „Berufskraftfahrer“ oder
- Lenkberechtigung der Klasse D mit Eintrag Code 113 oder Wortlaut „Gewerbprüfung Personenbeförderung“

Voraussetzungen für den „Schülertransportausweis“

- Lenkberechtigung der Klasse B seit mindestens 3 Jahren
- Nachweis, dass die Lenkerin/der Lenker innerhalb der vorangegangenen 3 Jahre tatsächlich Kraftwagen der Klasse B oder C* gelenkt hat
- Die Lenkerin/der Lenker befindet sich nicht mehr innerhalb der Probezeit.
- ärztliches Gutachten über die gesundheitliche Eignung
- keine Bestrafung wegen schwerer Verstöße gegen kraftfahrrechtliche oder straßenpolizeiliche Vorschriften innerhalb der letzten 5 Jahre

Ein Erste-Hilfe-Kurs im Ausmaß von 16 Stunden wird empfohlen.

Für Lenkerinnen und Lenker von Schülertransporten – auch wenn sie mit Pkw durchgeführt werden – gilt wie für Omnibuslenkerinnen und Omnibuslenker Alkoholverbot (0,1-Promille-Regel).

Voraussetzungen für die Lenkerin/den Lenker bei Schülertransporten mit Omnibussen (Klasse M2, M3)

- Führerschein der Klasse D*
- Eintrag D95 und
- „Schülertransportausweis“ oder
- Lenkberechtigung der Klasse D mit Eintrag Code 112 oder Wortlaut „Berufskraftfahrer“ oder
- Lenkberechtigung der Klasse D mit Eintrag Code 113 oder Wortlaut „Gewerbeprüfung Personenbeförderung“

Voraussetzungen für den „Schülertransportausweis“

- Lenkberechtigung der Klasse D
- Keine Bestrafung wegen schwerer Verstöße gegen kraftfahrrechtliche oder straßenpolizeiliche Vorschriften innerhalb der letzten 5 Jahre

Der Schülertransportausweis wird für alle Schulbuslenker von der nach dem Wohnsitz zuständigen Behörde ausgestellt.

Voraussetzungen für die Lenkerin/den Lenker bei Schülerbeförderung mit Omnibussen im Linienverkehr

- Lenkberechtigung der Klasse D1 oder D
- Eintrag D95

** In der BO 1994 sind die Führerscheinklassen C1 und D1 noch nicht berücksichtigt, daher wurden sie auch in diese Zusammenstellung noch nicht übernommen.*

3 Schulbusunfälle – Schwerpunkte des Unfallgeschehens

Im Beobachtungszeitraum 2010 bis 2013 ereigneten sich in Österreich im Durchschnitt jährlich rund 52.600 Schülerunfälle.

Vier Prozent oder rund 2.000 Unfälle pro Jahr waren sogenannte Wegunfälle. Davon waren etwa zwei Prozent Schulbusunfälle.

Schulbusunfälle spielen zwar quantitativ eine geringe Rolle, aber bei näherer Analyse der Unfallmeldungen und statistischen Daten ist deutlich zu erkennen, dass es immer wieder zu Schulbusunfällen mit zum Teil schweren Verletzungen und spektakulären Unfallhergängen kommt.

Viele dieser folgenschweren Unfälle entsprechen einem immer wiederkehrenden Muster der Unfallentstehung. Dies ist ein wesentlicher Grund dafür, den Ursachen im Detail nachzugehen, um Möglichkeiten der Unfallverhütung zu finden und ähnliche tragische Schülerunfälle in Zukunft zu vermeiden.

Dabei ist auffällig, dass nicht hauptsächlich technische, sondern vor allem organisatorische Mängel, Zeitdruck, Defizite im Verhaltensrepertoire der Schulbuslenkerinnen/Schulbuslenker, der entwicklungspsychologische Stand der Schülerinnen/Schüler und gruppenspezifische Prozesse in die Verkettung der Unfallursachen hineinspielen.



Achtung: Sicheres Queren nach dem Wegfahren des Busses.



Ein moderner Bus ist nach Möglichkeit mit zweifachem Spiegelsystem auszustatten.

Rund 50 Prozent der Schulbusunfälle ereignen sich im fahrenden Bus, nahezu ein Viertel beim Ein- und Aussteigen. Rund 15 Prozent der Unfälle geschehen beim Warten auf den Schulbus im Haltestellenbereich. Weniger als zehn Prozent der Unfälle ereignen sich beim Überqueren der Straße vor dem Ein- oder nach dem Aussteigen, jedoch sind in diesem Bereich die schwersten Unfälle zu verzeichnen.

Warten an der Haltestelle

Manche Kinder empfinden Wartepausen als lästig und langweilig. Bei zu langem Warten werden sie müde oder aggressiv. Oft versuchen sie, die Zeit mit Spielen, Spaß oder Rängeleien zu überbrücken.

Typische Unfallsituationen entstehen daher beim Drängen, Schubsen, Raufen, Spielen und Turnen. In diesem Zusammenhang passiert es nicht selten, dass Kinder plötzlich auf die Fahrbahn stolpern, fallen oder gestoßen werden. In den schlimmsten dieser Fälle werden Schülerinnen/Schüler von Fahrzeugen, mitunter vom eigenen Schulbus, angefahren.

Gängige Verletzungsmuster bei Warteunfällen sind Kopfverletzungen sowie Hand- und Unterarmverletzungen. Bei Kollisionen mit Fahrzeugen tragen Schülerinnen/Schüler vielfältige, mitunter tödliche Verletzungen davon.

Beispiele aus den Unfallmeldungen:

*Zwölfjähriger Schüler wurde beim Warten auf den Bus von einem Mitschüler gestoßen und geriet mit dem linken Fuß unter ein Hinterrad des Busses.
Folge: Bruch der großen Zehe.*

*Zehnjährige Schülerin beim Herannahen des Schulbusses gestolpert, Bus fuhr über ihren Fuß.
Folge: Verletzung des rechten Sprunggelenks.*

*Elfjähriger rutschte über die Gehsteigkante, stürzte und wurde vom Bus erfasst.
Folge: Rissquetschwunde am Kopf, Gehirnerschütterung.*

Ein- und Aussteigen

Hier spielen sowohl im weitesten Sinn technische Unfallursachen – nicht auf die Nutzergruppe „Schulkinder“ abgestimmte Ausstattung der Busse (ungeeignete Einstiege, mangelnde Festhaltungsmöglichkeiten, keine kindergerechten Trittplächen) – als auch organisatorische Mängel eine große Rolle.

Eine besondere Gefahr liegt im Zeitdruck der Fahrerinnen und Fahrer und im hohen Besetzungsgrad der Busse. Schülerinnen/Schüler wissen, dass man schnelles Ein- und Aussteigen von ihnen erwartet. Das Drängen, Schubsen und Raufen um die besten Plätze beinhaltet aber auch gruppendynamische Aspekte wie z. B. Selbstbestätigung und Durchsetzungskraft Größerer, Stärkerer, Schnellerer.

In dieser Hektik sind Unfälle durch Anstoßen, Hinfallen, Umknicken und Herunterfallen, aber auch schwere Fingerverletzungen und Quetschungen beim Schließen der Bustüren keine Seltenheit. Die entschieden schlimmsten Unfallfolgen sind jedoch zu beklagen, wenn sich Busfahrer aus Zeitmangel vor dem Abfahren nicht eindeutig vergewissern, dass die Kinder nach dem Aussteigen schon weit genug vom Bus entfernt sind.

Beispiele aus den Unfallmeldungen:

*Elfjährige klemmte sich in der Schulbustür den rechten kleinen Finger ein.
Folge: Fingerbruch, Nagelabhebung.*

*Fünfzehnjährige beim Öffnen der Hydrauliktür eingeklemmt.
Folge: Verletzung des rechten Unterschenkels.*

*Siebenjähriger war beim Aussteigen in eine Rangelei verwickelt, wurde gestoßen und gegen die Kante der Bustür gepresst.
Folge: Platzwunde am Kopf.*

*Neunjähriger beim Aussteigen aus dem Schulbus mit dem Anorak hängen geblieben und vom wegfahrenden Bus mitgeschleift.
Folge: Schädelbrüche im Bereich des Gesichts.*

Immer wieder kommt es vor, dass Kinder mit Kleidungsstücken oder Taschenriemen an der zugeschlagenen Bustür hängen bleiben und vom weggehenden Bus mitgeschleift werden.

Im Schulbus

Aufgrund von Schülerbefragungen der AUVA wurde festgestellt, dass der hohe Besetzungsgrad der Schulbusse ebenso wie Drängeleien und der Kampf um die Plätze von einem Großteil der Schülerinnen/Schüler als negativ empfunden werden. Bemängelt wird die Rücksichtslosigkeit älterer gegenüber jüngeren Kindern; auch die kaum vorhandene Aufsicht sowie das Verhalten des Busfahrers erscheinen oft kritikwürdig.

Für einen Teil der Kinder wird Schulbusfahren durch gesundheitliche Beeinträchtigungen wie z. B. Übelkeit, Kopfschmerzen, Kreislaufbeschwerden oder durch insgesamt lange Schulweg- und Wartezeiten zu einer zusätzlichen Belastung.

Alle diese Komponenten können natürlich auch unterschwellige Unfallursachen darstellen. Unmittelbare technische Mängel, die bewirken, dass Schülerinnen/Schüler im Bus oft stürzen oder sich stoßen, sind z. B. fehlende oder nicht kindergerechte Haltegriffe, scharfe Ecken und Kanten oder rutschige Fußböden Trittsicherheit im Bereich der Ein- und Ausstiege sowie im Businneren.

Organisatorische Probleme, die Unfälle provozieren, liegen im Bereich der bis an das Maximum mit Fahrgästen ausgelasteten Busse und langer Fahrzeiten, die bei Kindern das Gefühl des Eingeschlossenseins und verstärkte Aggressionen bewirken können.

Bei Bremsmanövern und Kollisionen mit anderen Fahrzeugen sind



Überfüllte Busse erschweren das sichere Befördern von Kindern.

jene Kinder besonders gefährdet, die während der Fahrt in Bussen des Kraftfahrlineienverkehrs stehen müssen. Letztlich dürften auch die auf ihre pädagogische Aufgabe nicht vorbereiteten Busfahrer oft überfordert sein.

Typische Verletzungsmuster beim Stürzen, Anstoßen oder bei Raufereien im Bus sind Prellungen, Zerrungen, Stauchungen und Quetschungen.

Bei Kollisionen des Busses mit anderen Fahrzeugen treten schwerwiegende Verletzungsvarianten wie z. B. Kopfverletzungen, offene Wunden und Knochenbrüche auf.

Beispiele aus den Unfallmeldungen:

Dreizehnjähriger im Schulbus gestürzt.

Folge: Verletzungen an der linken Schulter, Muskelzerrung, Schmerzen im Schultergelenk.

Neunjähriger während der Busfahrt zu Boden gefallen.

Folge: Platzwunde am Hinterkopf.

Vierzehnjähriger zum Aussteigen bereit, hatte aber keine Hand frei, um sich anzuhalten, stürzte beim Bremsen des Busses.

Folge: Bruch des rechten Ellbogens.

Achtjähriger stürzte beim scharfen Bremsen des Busses.

Folge: Armbruch.

Zwölfjähriger stieß beim plötzlichen Abbremsen des Busses mit dem Kopf gegen eine Stange.

Folge: Platzwunde am Kopf.

Siebzehnjährige im Bus gestürzt.

Folge: Hüftgelenksprellung.

Zwölfjähriger stieß im Schülerbus mit der Hand gegen den Haltegriff des Vorder-sitzes.

Folge: Bruch des Mittelhandknochens.

Überqueren der Fahrbahn

Zwei Unfallmuster sind hier typisch:

- Ein Kind hat sich verspätet, versucht den Bus noch schnell zu erreichen und läuft über die Fahrbahn.
- Ein Kind rennt nach dem Aussteigen hinter dem Bus auf die Fahrbahn, Fahrzeuge auf dem gegenüberliegenden Fahrstreifen bleiben für das Kind verdeckt.

Dieses zweite Unfallmuster konzentriert sich stärker auf die Zeit nach dem Unterricht. Nach stundenlangem Stillsitzen in der Schule können die Kinder ihre Energie nicht auf einem Heimweg zu Fuß loswerden und ihrem natürlichen Bewegungsdrang folgen. Hinzu kommt, dass Schülerinnen/Schüler nach Unterrichtsschluss unkonzentriert und leicht ablenkbar sind. Insbesondere bei jüngeren Kindern hat man festgestellt, dass sie sich nur schwer vom passiven Mitfahren im Bus auf selbstständiges Handeln im Straßenverkehr umstellen können.

Besondere Gefahren entstehen bei Haltestellen, die gegenüber der Schule positioniert sind. Beim unbedachten Überqueren der Straße oder Nachlaufen hinter anderen Kindern kann es im Umfeld des Schulbusses zu schweren Unfällen kommen. Bei drei Vierteln dieser Unfälle werden Kinder von Fahrzeugen angefahren. Knochenbrüche, Gehirnerschütterungen, offene Verletzungen, aber auch Kopf- und Wirbelsäulenverletzungen sind die Folge.

Beispiel aus den Unfallmeldungen:

Achtjährige wollte hinter dem stehenden Bus die Straße überqueren und wurde von einem aus der Gegenrichtung kommenden Bus niedergestoßen.



*Richtiges und Sicheres Überqueren der Fahrbahn
NACH Abfahrt des Busses.*

4 Sicherheitstechnische Ausstattung eines Schulbusses

Betrachtet man die Unfälle von Schulkindern im Straßenverkehr, so zählt der Schulbus zu den sichersten Verkehrsmitteln auf dem Weg von und zur Schule. Grundvoraussetzung für einen sicheren Schülertransport ist der einwandfreie technische Zustand des Busses.

Nach der Auslegung des §102 Abs.1 KFG hat sich die Lenkerin/der Lenker vor Fahrtantritt von der Verkehrs- und Betriebssicherheit seines Fahrzeugs zu überzeugen. Daher muss sie/er sich vor der ersten Abfahrt des Tages Zeit für einen Kontrollrundgang nehmen.

Folgende Sichtkontrollen sind vorzunehmen:

- Flüssigkeitsstände
- Räder, Reifen und Lenkung
- Lacken unter dem Fahrzeug (Ölwanne, Kühler)
- Kennzeichnung Schulbus
- Verglasung und Spiegel sauber und unbeschädigt, Kontrolle der richtigen Einstellung
- Karosserie/Überhänge unbeschädigt
- Kennzeichen sauber und lesbar
- Notfall- und Sicherheitseinrichtungen
- Schilder/Piktogramme
- Sauberkeit Außenflächen und Fahrgastraum

Funktionsproben:

- Scheinwerfer, Leuchten und Signaleinrichtungen
- Innenbeleuchtung
- Türen/Nothahn und Einklemmschutz
- Bremsen – Dichtheit und Funktion
- sicherheitsrelevante Zusatzausrüstung, z. B. Rückfahrkamera

Zusätzlich zur täglichen Abfahrtskontrolle ist regelmäßig der richtige Reifendruck zu kontrollieren. Im Zeitraum vom 1. November bis zum 15. März besteht für Omnibusse (Klasse M2 und M3) Winterreifenpflicht, außerdem müssen im Zeitraum vom 1. November bis zum 15. April im Bus Schneeketten zumindest für die Antriebsräder mitgeführt werden.

Bei Schülertransporten in der Zeit vom 1. November bis zum 15. April mit Pkw oder Kkw müssen bei winterlichen Fahrbahnbedingungen (Schnee, Schneematsch oder Eis) auf allen vier Rädern Winterreifen montiert sein. Als (nicht empfehlenswerte) Alternative sind bei durchgängiger Schnee- oder Eisfahrbahn auch Sommerreifen erlaubt, sofern Schneeketten an den Antriebsrädern montiert sind.

Zusätzlich schreibt der Gesetzgeber regelmäßige Überprüfungen für Busse vor:

Alle drei Monate Zwischenprüfung bei Bussen im Kraftfahrlinienverkehr gemäß § 40 KfLG

- Beschaffenheit und Wirkungsweise der Bremsanlage
- und der Lenkung
- sowie Zustand der Bereifung

Ergebnisse und Wartungsarbeiten sind im Wagenbuch zu protokollieren.

Alle sechs Monate gemäß § 103 Abs. 5a KFG bei allen Bussen

- Zustand und Wirksamkeit der Bremsanlage
- Zustand der Lenkung
- Zustand der Reifen

Alle 12 Monate bei allen Bussen

- wiederkehrende Begutachtung gemäß § 57 a KFG

Bei **Pkw und Kkw** erfolgt die wiederkehrende Überprüfung **drei Jahre** nach der ersten Zulassung, **zwei Jahre** nach der ersten Begutachtung und **ein Jahr** nach der zweiten sowie nach jeder weiteren Begutachtung.

Bei Schülertransporten ins benachbarte Ausland ist darauf zu achten, dass das Ablaufdatum auf der Plakette gültig ist. Nicht alle Länder erkennen die österreichische Regelung der viermonatigen „Überziehungsfrist“ an.

Hochgesetzte Blinker und gelbrote Warnleuchten

Sie erleichtern dem übrigen Fahrzeugverkehr das rechtzeitige Erkennen eines Schulbusses im Haltestellenbereich. Wenn Schülerinnen/Schüler bei stillstehendem Schulbus aus- und einsteigen, hat die Lenkerin/der Lenker die Verpflichtung, die gelbroten Warnleuchten und die Warnblinkanlage einzuschalten.



Warnleuchte

Kennzeichnung des Schülertransportes

An den für Schülertransporte verwendeten Bussen muss vorne und hinten am Fahrzeug je eine gelbrote, quadratische Tafel aus rückstrahlendem Material von 40 cm Seitenlänge mit einer 3 cm breiten, schwarzen Umrandung angebracht sein, in deren Mitte das Gefahrenzeichen „Kinder“ mit einer Höhe von 20 cm dargestellt ist.

Bei Schülertransporten und Leerfahrten im Rahmen von Schülertransporten bleiben die Tafeln angebracht. Bei anderen Fahrten sind die Tafeln abzudecken oder zu entfernen.



Kennzeichnung des Schülertransportes

Vorbeifahrverbot

Das Vorbeifahren an einem derart gekennzeichneten Schulbus – gelbrote Tafel mit der bildlichen Darstellung von Kindern, Alarmblinkanlage und gelbrote Warnleuchten eingeschaltet - ist verboten. Dies gilt auch, wenn der Schulbus in einer Haltestellenbuchte steht. Dieses Verbot richtet sich nur an den Nachfolgeverkehr, der Gegenverkehr ist nicht verpflichtet anzuhalten.



Kennzeichnung abgedeckt

Farbliche Gestaltung des Busses

Je besser ein Fahrzeug zu erkennen ist, desto höher ist sein Grad an „aktiver“ Sicherheit. Gerade im Haltestellenbereich, wenn Schulkinder ein- und aussteigen, ist es von Vorteil, wenn der Bus möglichst auffällig lackiert ist, damit er frühzeitig von anderen Verkehrsteilnehmerinnen/-teilnehmern wahrgenommen wird. Daher empfiehlt es sich, die Lackierung eines Schulbusses hell und leuchtend wie z. B. gelb, orange oder weiß vorzusehen.

Im Sinne einer besseren Erkennbarkeit sollte die Kontrastwirkung durch zwei verschiedene Sicherheitsfarben gewährleistet werden.

Signallampe für geöffnete Tür

Schülertransporte mit Pkw oder Kkw sind nur zulässig, wenn die Lenkerin/der Lenker von ihrem/seinem Platz aus anhand einer Leuchte erkennen kann, dass alle Türen ordnungsgemäß geschlossen sind.

Eine leuchtende Kontrolllampe signalisiert der Fahrerin/dem Fahrer, dass die angesteuerten Türen noch geöffnet sind. Der Bus ist nicht zum Abfahren bereit. Erlischt die Kontrolllampe, sind die Türen geschlossen. Zusätzlich kann eine blinkende Kontrolllampe eine Störung in der Türsteuerung signalisieren.

Ähnliche technische Anforderungen gelten auch für die Türen bei Schülertransporten mit Omnibussen. (Richtlinie 2001/85/EG)



Display lieferte Informationen über noch geöffnete Türen.

Rückblicksiegel und Einrichtungen für die indirekte Sicht

Die **Mindestausstattung** von Schulbussen mit Rückblicksiegel ist in der Kraftfahrgezet-Durchführungsverordnung geregelt. **Pkw und Kkw** müssen mit **zwei Hauptaußensiegeln** ausgerüstet sein. Besteht mithilfe dieser Spiegel keine einwandfreie Sicht nach hinten, zum hinteren Einstiegsbereich einschließlich des darunter befindlichen Straßenraums, so sind zusätzliche Rückblicksiegel (Anfahrspiegel) mit einer Mindestgröße von 200 cm² zu verwenden.

Omnibusse der Klasse M2 und M3 müssen lediglich mit zwei großen Hauptrückspiegeln ausgerüstet sein.

Um den toten Winkel – also jenen Bereich, in dem die Lenkerin/der Lenker keine Person im Gefahrenbereich des Busses wahrnehmen kann – so gering wie möglich zu halten, sind zusätzliche Spiegel oder Kameras je nach Fahrzeug und Abmessung notwendig und sinnvoll.

Frontspiegel dienen der Überwachung des Bereiches unmittelbar vor dem Bus. Dieser Bereich ist von der Lenkerin/vom Lenker ohne zusätzlichen Spiegel oder Kamera nicht einzu-sehen. Ohne zusätzliche Spiegel oder Kamera besteht die Gefahr, dass Kinder beim Überqueren der Fahrbahn unmittelbar vor dem Bus von der Lenkerin/vom Lenker übersehen werden.

Zusatzspiegel für den Einstiegsbereich ermöglichen der Lenkerin/dem Lenker, die Kinder beim Ein- und Aussteigen zu beobachten.



Kinder vor dem Bus und im Haltestellenbereich werden erst durch ein derartiges Spiegelsystem sichtbar.

Weitwinkelspiegel auf der rechten Fahrzeugseite gewähren der Lenkerin/ dem Lenker einen großzügigen Überblick über den seitlichen Annäherungsbereich. Schülerinnen/Schüler werden bei der seitlichen Annäherung an den Bus bereits in einer Entfernung von rund 15 m erkannt.

Innenspiegel

Um die Schulkinder im Schulbus zu beaufsichtigen, ist Blickkontakt zu den Fahrgästen notwendig. Ein zusätzlicher großer Innenspiegel unterstützt die Lenkerin/den Lenker bei dieser Aufgabe.

Rückfahrkamera und **Monitor** ermöglichen der Lenkerin/dem Lenker Einblick in den Bereich hinter dem Fahrzeug. Die Kamera ist mit der Getriebebeschaltung gekoppelt und wird beim Einlegen des Rückwärtsgangs automatisch aktiviert.



Rückfahrkamera



Sicht der Rückfahrkamera

Sicherheit im Schulbus

Die Ausstattung und technische Ausführung von Omnibussen ist in einer Vielzahl von Richtlinien und Verordnungen geregelt.

Diese Regelwerke berücksichtigen zumeist nur die Anforderungen eines normierten 75-kg-Fahrgastes und decken sich nicht immer mit den Bedürfnissen der beim Schülertransport beförderten Fahrgäste. Im Rahmen der geltenden Vorschriften sollten die eingesetzten Fahrzeuge auch auf die Anforderungen eines Schülertransports abgestimmt sein.

Türen

Die Türbreiten sollen entsprechend der Breite der Schultaschen dimensioniert sein, damit Kinder, die ihre Schultaschen auf dem Rücken tragen, ungehindert ein- und aussteigen können. Die Trittstufen sind für kleine Fahrgäste meistens zu hoch. Bei der Dimensionierung ist auf kindergerechte Höhen Rücksicht zu nehmen.

Um bei schlechten Sicht- und Witterungsverhältnissen ein gefahrloses Ein- und Aussteigen zu gewährleisten, müssen Trittstufen beleuchtet und rutschfest ausgeführt sein.

Die Fahrerin/der Fahrer muss freie Sicht auf den gesamten Türbereich haben, damit ein Einklemmen von Kindern beim Schließen der Tür verhindert wird.



beleuchteter Ausstiegsbereich

Vom Fahrzeughersteller vorgesehene Notausstiege können bei schweren Unfällen für eingeschlossene Insassen lebensrettend sein.



gekennzeichnete Notausstieg mit Nothammer

Kontaktleiste für Schiebetüren

Wenn sich Schulbuslenkerinnen und Schulbuslenker aus Zeitmangel nicht vergewissern, dass die Kinder nach dem Aussteigen weit genug vom Bus entfernt sind, kann es vorkommen, dass Kinder an ihren Kleidungsstücken von der sich schließenden Bustür eingeklemmt und dann beim Anfahren vom Bus mitgeschleift werden.

Zur Vermeidung solcher Unfälle wurde ein spezielles Sicherheitssystem für die Schiebetüren von Kleinbussen entwickelt.

Eine Kontaktleiste an der Schiebetür bewirkt, dass sich die Tür automatisch wieder öffnet, sobald Kleidungsstücke in der Tür eingeklemmt sind.



Über eine Kontaktleiste wird die Schiebetür bei eingeklemmter Kleidung automatisch geöffnet.

Selbst beim Einklemmen dünner Bänder von Anoraks und Jacken (ca. 1,5 mm Durchmesser) funktioniert das Sicherheitssystem: Schon bei leichtem Zug, der keinesfalls zum Sturz oder Nachschleifen des Kindes führt, öffnet die Tür selbsttätig.

Gleichzeitig mit dem automatischen Öffnen der Tür wird die Fahrerin/der Fahrer in derartigen Notfällen durch ein Blink- oder Hupsignal auf das Problem aufmerksam gemacht und gewarnt.

Wenn bei der Abfahrt aus der Haltestelle keine Person oder kein Gegenstand eingeklemmt ist, verriegelt das System automatisch die Schiebetür, sodass bei eventuellen Spielereien der Kinder im Wageninneren die Tür nicht versehentlich geöffnet werden kann. Es verhindert somit auch ein verfrühtes Öffnen der Tür durch die Kinder.

Erst wenn das Fahrzeug in der Haltestelle zum Stillstand gekommen ist und die Fahrerin/der Fahrer über einen Schalter den Türschließer freigibt, können die Kinder gefahrlos die Schiebetür öffnen.

Diese Entriegelung vom Fahrersitz aus ist als zusätzliche Sicherheitsmaßnahme gegen unbeabsichtigtes Öffnen der Tür zu verstehen und bietet höhere Sicherheit als lediglich eine Kontrolllampe, die auf eine nicht vollständig geschlossene Tür hinweist.

Sitze

Ergonomisch geformte Sitze mit griffigen Sitzbezügen, die guten Seitenhalt bieten, sowie die Ausstattung mit (integrierten) Kopfstützen sind in modernen Fahrzeugen Standard. In Verbindung mit 3-Punkt-Gurten und/oder dem Alter und Gewicht der Kinder entsprechenden Rückhalteeinrichtungen bieten diese Vorrichtungen größtmöglichen Rückhalt bei abrupten Bremsmanövern oder Kollisionen.

Zwischen bzw. hinter den Sitzreihen ist ausreichender Abstand als Stauraum für die Schultaschen notwendig. Ungenügend gesicherte Schultaschen werden bei Frontalkollisionen zur zusätzlichen Gefahr für die Insassen. Daher sollten Gepäcknetze oder Staufächer vorgesehen werden.

Haltevorrichtungen

Für Kinder, die während der Fahrt im Kraftfahrlinienverkehr keine Sitzplätze einnehmen können, sind kindergerechte Haltevorrichtungen notwendig. Zusätzlich müssen im Ein- und Ausstiegsbereich geeignete Handläufe oder Haltebügel vorhanden sein.

Bodenbeläge

Der Bodenbelag muss im gesamten Schulbus aus rutschfestem Material bestehen.

Abpolsterungen

Gefahrenstellen, an denen Verletzungen durch Anstoßen, Anschlagen etc. entstehen können, sind durch Abpolsterungen zu sichern.



Einstieg mit Haltebügel

Der Bereich des Fahrersitzes eines größeren Busses kann durch einen Schwenkbügel vom Fahrgastraum getrennt werden. Dadurch wird verhindert, dass Kinder in den Fahrerraum oder auf die Stufen des vorderen Einstiegs gelangen. Zusätzlich wird der Fahrerin/dem Fahrer freie Sicht auf den Ein- und Ausstieg ermöglicht.

Türen sind gegen unbeabsichtigtes Öffnen zu sichern.

Notfallausrüstung

Je nachdem, mit welchen Fahrzeugen ein Schülertransport durchgeführt wird, schreibt der Gesetzgeber unterschiedliche Notfallausrüstung vor. So reicht die vorgeschriebene Ausrüstung bei Omnibussen von Pannendreieck, Warnweste, Erste-Hilfe-Ausrüstung, Ersatzsicherungen, Glühlampen, Handlampe, Feuerlöscher, Unterlegkeil bis hin zu Reserverad und Werkzeug.

Unabhängig vom verwendeten Fahrzeug bzw. von dessen Ausrüstungspflicht sollten in Notfallsituationen folgende Ausrüstungsgegenstände vom Fahrerplatz aus leicht und rasch erreichbar sein:

- Handfeuerlöscher
- Erste-Hilfe-Ausrüstung
- Life-Hammer
- helle Wetterschutzjacke mit retroreflektierenden Streifen
- Warnweste
- Pannendreieck



Der Handfeuerlöscher muss regelmäßig (alle 24 Monate) überprüft werden.



Erste-Hilfe-Kästen müssen vorschriftsmäßig befüllt sein.



Der Lenker trägt beim Verlassen des Fahrzeuges Warnkleidung, die der ÖNORM EN 471 entspricht.



Lenker mt 3-Punkt-Gurt

5 Aufgaben und Verhaltensrichtlinien für Schulbuslenker/-innen und Aufsichtspersonen

Allgemeines

Die Schulbuslenkerin/der Schulbuslenker befördert Schülerinnen/Schüler zur Schule oder im Anschluss an den Unterricht nach Hause. Aber auch die Beförderung von Kindern und Lehrerinnen bzw. Lehrer zu Schulschikursen und schulischen Veranstaltungen wie Wandertag oder Exkursion gehören zu den Aufgaben einer Schulbuslenkerin/eines Schulbuslenkers.

Damit kommt ihr/ihm eine besondere Verantwortung für das Leben und die Gesundheit vieler Kinder zu, die nur durch eine erhöhte Sorgfalt und erhöhtes Gefahrenbewusstsein zu entsprechen ist.

Die „gute“ Schulbuslenkerin/der Schulbuslenker zeichnet sich sowohl durch eine erhöhte Umsicht im Straßenverkehr als auch durch besondere Rücksicht gegenüber den Fahrgästen aus.

Der Umgang mit Kindern, die gerade in der Zeit nach Unterrichtsschluss meist sehr lebhaft und unaufmerksam sind, erfordert viel Geduld sowie ein ruhiges und besonnenes Verhalten.

Gespräche mit Kindern sind in freundlicher und sachlicher Form zu führen, unnötige Unterhaltung während der Fahrt sollte aber vermieden werden.

Besonders Auseinandersetzungen mit einzelnen Schülerinnen/Schülern können die Aufmerksamkeit der Schulbuslenkerin/des Schulbuslenkers stark beeinträchtigen.

Ein Erste-Hilfe-Kurs im Ausmaß von 16 Stunden ist für Omnibuslenkerinnen und Omnibuslenker zum Erwerb der Lenkberechtigung verpflichtend, für alle anderen Lenkerinnen bzw. Lenker wird ein derartiger Kurs empfohlen.

Verhaltensrichtlinien für Schulbuslenkerinnen und Schulbuslenker

- Überprüfung des Fahrzeuges vor Fahrtantritt auf dessen verkehrs- und betriebssicheren Zustand (Kennzeichnung des Schulbusses)
- Anlegen des Sicherheitsgurts auch als Vorbildwirkung für die Kinder
- pünktliche Bedienung der vorgesehenen Haltestellen laut Fahrplan (Verfrühungen vermeiden)
- Einhalten der gesetzlichen Höchstgeschwindigkeit für Schülertransporte mit Omnibussen: auf Freilandstraßen 80 km/h, auf Autobahnen 100 km/h. mit Pkw oder Kkw: auf Freilandstraßen 100 km/h, auf Autobahnen 130 km/h
- langsame und vorsichtige Annäherung an Haltestellen; im Linienverkehr nicht neben oder an anderen Stellen als den Haltestellen halten
- frühzeitiges Ankündigen des Ein- und Ausfahrens in und aus Haltestellen mit dem Blinker
- Warnblinkanlage und Warnleuchten einschalten, solange Schüler/-innen ein- bzw. aussteigen
- Türen erst dann öffnen, wenn das Fahrzeug steht
- Die Schüler/-innen werden dazu veranlasst, geordnet ein- und auszusteigen
- Das Vorbeifahren anderer Fahrzeuge am gekennzeichneten Schulbus ist während dieser Zeit verboten
- Eine Überschreitung der genehmigten Anzahl an beförderten Passagieren ist verboten. Die unterschiedlichen Zählregeln im Kraftfahrlinienverkehr und Gelegenheitsverkehr sind zu beachten
- Die Fahrweise ist auf den voll besetzten Bus bzw. auf stehende oder unaufmerksame Schüler/-innen abzustimmen.
- An Haltestellen soll nur dann rückwärts gefahren werden, wenn sichergestellt ist, dass sich keine Personen hinter dem Bus aufhalten. Rückfahrkamera bzw. Einweiser nutzen
- Die Schulbuslenkerin/der Schulbuslenker hat kein Züchtigungsrecht – bei Disziplinlosigkeit einzelner Schülerinnen und Schüler wird das Fahrzeug angehalten und die Fahrt erst dann fortgesetzt, wenn die Sicherheit im Fahrzeug gewährleistet ist.
- Disziplinlose Schülerinnen/Schüler können unter bestimmten Umständen



Der Schulbuslenker ermöglicht geordnetes Einsteigen.

(Störung der Sicherheit und Ordnung im Bus, gefährliches Verhalten, Vandalismus) der Schulleitung gemeldet werden.

- Während des Transports dürfen Schülerinnen/Schüler nicht aus dem Bus gewiesen werden.
- Niemals lässt man die Schülerinnen/Schüler das Fahrzeug anschieben (z. B. auf schneegeglatten Fahrbahnen, bei Pannen).
- Im Schulbus ist das Rauchen verboten.

Die Schulbuslenkerinnen/der Schulbuslenker dürfen erst dann von der Haltestelle abfahren, wenn sie sich vergewissert haben, dass sich keine Schülerin/kein Schüler unmittelbar neben dem Fahrzeug befindet (Gefahr des Mitschleifens bei eingeklemmten Personen oder Kleidungsstücken).

Tipps in Sachen Sicherheit:

Die Kinder sollen sich nach dem Aussteigen in sicherem Abstand vom Bus schräg rechts vorne aufstellen und sich von der Fahrerin/vom Fahrer verabschieden. So vermeiden LenkerInnen einerseits, dass sich Kinder zu nahe beim Bus aufhalten, und andererseits, dass ein Kind vor oder hinter dem Bus auf die Fahrbahn läuft. Am sichersten ist es, wenn LenkerInnen an Endhaltestellen u. dgl. aus dem Fahrzeug aussteigen, nachdem die Kinder den Wagen verlassen haben, und sich vergewissern, dass sich tatsächlich alle Kinder außerhalb des unmittelbaren Fahrzeugbereichs befinden. Sie dürfen dabei nicht vergessen, die Handbremse zu betätigen und den Startschlüssel abzuziehen.

Aufsichtspersonen

Zur Entlastung der Schulbuslenkerin/des Schulbuslenkers kann eine Aufsichtsperson den Schülertransport begleiten. Sie sollte folgende Voraussetzungen und Aufgaben erfüllen:

- Kenntnis des typischen Verhaltens von Kindern
- Aufsicht an der Haltestelle
- Überwachung der Kinder im Schulbus
- Erste-Hilfe-Leistung bei Unfällen

Die Aufsichtsperson sollte immer als Erste an der Haltestelle anwesend sein und möglichst die gesamte Fahrt begleiten.

6 Probleme aus der Sicht der Schulbuslenkerin, des Schulbuslenkers

Allgemeines

- Schulbuslenkerinnen bzw. Schulbuslenker sind keine Autoritätspersonen
- Sie verfügen, abgesehen von Fahrtunterbrechungen, über keine Sanktionsmöglichkeiten
- Terminprobleme durch Fahrplanabweichungen
- Sachbeschädigungen durch Schülerinnen und Schüler
- Manche Stationen und Sammelpunkte vor den Schulen sind unübersichtlich, beengt oder nicht gekennzeichnet
- fahrtechnische Herausforderungen bei Glatteis, Schneefahrbahn, Wind oder Schlechtwetter

Gefährliche Situationen mit Kindern

- Gedränge – beim Warten auf den Bus, beim Einsteigen, beim Aussteigen
- Stoßen und Rangeln beim Warten oder im Bus
- Kinder überqueren die Straße, ohne zu schauen

Sichtprobleme

- Sichtprobleme der Schülerinnen und Schüler durch Kapuzen, Mützen, beschlagene Brillen
- Sichtprobleme der Fahrerin/des Fahrers durch beschlagene Scheiben
- tote Winkel im Blickbereich der Fahrerin/des Fahrers

7 Haltestellen und Linienführung der Schulbusse

In ländlichen Gegenden ist es üblich, dass der Schulbus die Haltestellen der öffentlichen Verkehrsmittel mitbenutzen kann. Für die Gestaltung und Situierung dieser Haltestellen finden sich detaillierte Angaben in der ÖNORM B 4970 „Anlagen für den ÖPNV – Planung“ und der RVS 02.03.11 – „Optimierung des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV)“. Einzelne Bundesländer haben diese Regelwerke zusammengefasst, ergänzt und eigene Richtlinien für die Festlegung und Bemessung von Haltestellen im öffentlichen Personennahverkehr erstellt.

Im nachfolgenden Kapitel werden die wichtigsten Kriterien kurz zusammengefasst und es wird ein Überblick über die grundlegenden Rahmenbedingungen für die Gestaltung von Haltestellen gegeben. Bei der Detailplanung von Haltestellen sind die jeweils geltenden Richtlinien heranzuziehen.

Allgemeines

Schulbusunfälle ereignen sich unter anderem an Haltestellen.

Die Hauptgefahrenquellen entstehen beim:

- Ein- und Aussteigen
- Warten der Schülerinnen/Schüler
- Überqueren der Fahrbahn

Die Sicherheit von Haltestellen wird bestimmt von:

- der Lage der Haltestelle
- der Form der Haltestelle
- der Länge der Wartezeiten
- besonderen Sicherungsmaßnahmen an der Haltestelle
- der Linienführung der Schulbusse
- der Zahl der einzusetzenden Schulbusse

Bei der Planung von Schulbushaltestellen im Straßennetz muss auf folgende Punkte geachtet werden:

- Schulkinder sollen die Fahrbahn nicht überqueren müssen, zumindest nicht ungesichert.
- Die Wege zwischen Wohnung und Haltestelle sollen möglichst kurz und ungefährlich sein.
- Die Haltestellen sollen von anderen Verkehrsteilnehmern frühzeitig erkannt werden. Die Schülerinnen/Schüler müssen ausreichend Sicht auf den übrigen Verkehr haben. Haltestellen hinter Kuppen oder Kurven sind demnach zu vermeiden.
- Die Schulbushaltestellen sollen abseits von Hauptverkehrswegen liegen (z. B. in verkehrsberuhigten Bereichen).

Ausstattungsmerkmale von Bushaltestellen

Warteflächen

- Für wartende Schulkinder müssen geeignete Warteflächen zur Verfügung stehen. Diese Warteflächen können nie zu groß sein!
- Die Breite der Wartefläche hat mindestens 1,5 m zu betragen und pro Schüler/-in sollten ca. 0,75 m² als Wartefläche veranschlagt werden.
- Die Länge der Wartefläche entspricht im Regelfall der Buslänge. Die Wartefläche ist zur Busfahrläche mit einer 12 bis 16 cm hohen, abgeschrägten Leiste abzugrenzen.
- Teile des Gehweges bzw. des Radweges sind als Warteflächen nicht geeignet, da ansonsten der Fußgänger- bzw. Fahrradverkehr auf die Fahrbahn ausweichen müsste.

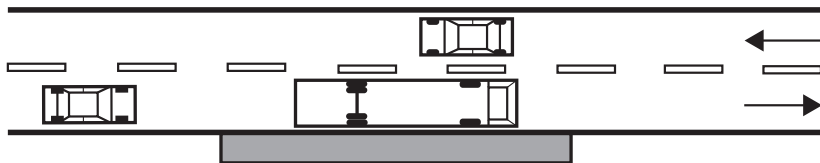
Wartehäuschen

Wartehäuschen dienen als Schutz vor Wind, Regen und Schneefall und müssen stufenlos für Personen mit Rollstühlen oder Kinderwagen zugänglich sein. Der freie Durchgang zwischen Wartehäuschen und Bordstein muss mindestens 1,5 m betragen. Die Gestaltung muss eine Sichtbeziehung zwischen den wartenden Kindern und der Lenkerin/dem Lenker des einfahrenden Busses ermöglichen. Das Wartehäuschen ist mit Beleuchtung, Sitzgelegenheit und Abfallbehälter auszustatten.

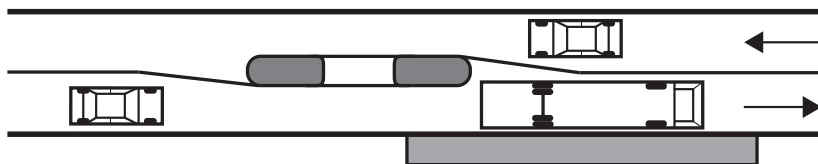
Die Bewegungsfläche sollte mindestens 1,5 m mal 1,5 m betragen.

Haltestellentypen

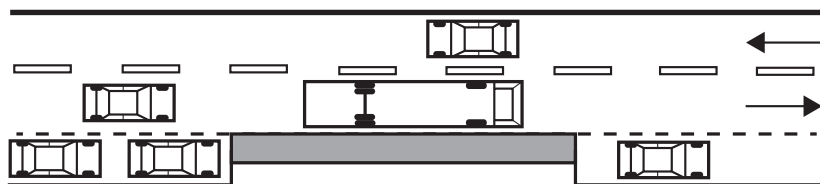
- Fahrbahnhaltestelle (mit Vorbeifahrt)



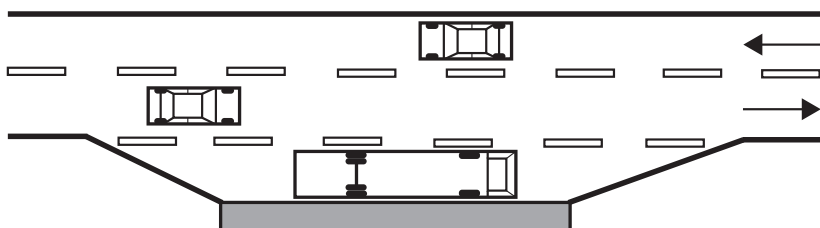
- Fahrbahnhaltestelle (ohne Vorbeifahrt)



- Kaphaltestelle



- Busbucht



Auch bei der Mitbenutzung von Haltestellen des ÖPNV gilt unabhängig vom Haltestellentyp ein Vorbeifahrverbot für den nachfolgenden Verkehr an einem gekennzeichneten Schulbus (Schulbustafel), der die Alarmblinkanlage und die gelbrote Warnleuchte eingeschaltet hat.

Haltestellen mit oder ohne Busbucht?

Für die Entscheidungsfindung, welcher Haltestellentyp zur Anwendung kommt, sind sowohl Aspekte der Verkehrssicherheit als auch der Verkehrsabläufe zu berücksichtigen. Die Regelhaltestelle ist im Ortsgebiet bei geringen Fahrgeschwindigkeiten, kurzen Haltezeiten und geringer Anzahl an Bussen, die diese Haltestelle anfahren, die Fahrbahnhaltestelle.

Fahrbahnhaltestellen haben eine bremsende und beruhigende Wirkung auf das Verkehrsgeschehen. Bei Haltestellen im Freiland mit konstant hohen Fahrgeschwindigkeiten, hoher Anzahl an Bushaltesorten oder längeren Haltezeiten ist im Regelfall eine Busbucht erforderlich.

Unabhängig vom Haltestellentyp ist Augenmerk auf kurze, fußläufige Wege zur Haltestelle und auf die Ausgestaltung von Fußgängerquerungen im Nahbereich zu legen.

Kennzeichnung

Die Kennzeichnung besteht meist aus einer „löffelförmigen“ Haltestellentafel, darüber hinaus können vor allem im Ortsgebiet Bodenmarkierungen mit dem Schriftzug „Bus“ angebracht werden. Eine Vorankündigung von Schulbus-haltestellen ist sinnvoll, wenn die Haltestelle für den fließenden Verkehr nicht schon von Weitem erkennbar ist oder Schülerinnen/Schüler im Haltestellenbereich die Fahrbahn überqueren müssen.

Beleuchtung

Als Zusatzausstattung für Haltestellen ist eine Beleuchtung empfehlenswert.

Fahrradständer

Überdachte Fahrradständer sollten in ausreichender Anzahl zur Verfügung stehen und eine Versperrung der abgestellten Fahrräder ermöglichen.

Absperrgitter

Absperrgitter werden besonders bei Hauptausgängen von Schulen als „Wellenbrecher“ eingesetzt und verhindern das direkte Betreten der Fahrbahn.

Aufsicht an Haltestellen

An Haltestellen können Personen bestimmt werden, die – ähnlich den Schülerlotsen – Schülerinnen und Schüler beaufsichtigen. Es kommen in Betracht:

- ältere Schülerinnen und Schüler (mindestens 16 Jahre)
- Eltern, Großeltern, freiwillige Helferinnen und Helfer

8 Alternativen zum Schulbusverkehr

In ländlichen Gebieten ist der Schulbus vielfach unentbehrlich, während es in größeren Städten mit einem öffentlichen Verkehrsangebot sinnvoller und finanziell zweckmäßiger ist, die Schülerinnen/Schüler mit öffentlichen Linien zu den Schulen zu befördern.

Folgende Alternativen bieten sich an:

- öffentlicher Linienverkehr
- Pkw (Fahrgemeinschaft)
- Fahrrad
- zu Fuß gehen

Vor- und Nachteile des öffentlichen Linienverkehrs

Vorteile

Haltestellen des öffentlichen Verkehrs sind meist sicher und an zentralen Stellen angelegt. Das System ist eingespielt und funktioniert. Die Verkehrsmittel werden von Erwachsenen und Kindern benützt, womit die notwendige Aufsicht im Fahrzeug und an den Haltestellen gewährleistet ist.

Nachteile

Die Benützung eines öffentlichen Verkehrsmittels kann erhöhten Zeitaufwand und häufiges Umsteigen mit sich bringen. Öffentliche Verkehrsmittel sind überdies zu den Morgen- und Mittagszeiten häufig überfüllt.

Aufgrund des hohen Fahrgastaufkommens während der Spitzenzeiten gibt es auch andere Zählregeln als im Gelegenheitsverkehr, damit verbunden Ausnahmen von der „Gurtenpflicht“ und Beförderung der Fahrgäste auf genehmigten Stehplätzen.

Vor- und Nachteile des Pkw bzw. der Fahrgemeinschaft

Die Eltern führen ihre Kinder mit dem eigenen Pkw zur Schule und holen sie von dort wieder ab. Es können aber auch Fahrgemeinschaften gebildet werden, wobei sich Eltern bei der Mitnahme mehrerer Kinder abwechseln.

Vorteile

- Aufsicht durch Eltern
- kein Umsteigen
- keine langen Wartezeiten

Nachteile

- Park- und Halteprobleme vor der Schule
- unterschiedliche Schlusszeiten des Unterrichts für Fahrgemeinschaften – problematisch verzögerte Entwicklung einer eigenständigen Mobilität von Kindern und Jugendlichen

Sicherheitshinweise

- Kinder im Pkw sichern (Sicherheitsgurte, geeignete Kindersitze)
- Kindersicherung an den Türen
- Schultaschen im Kofferraum transportieren
- Kinder immer zum Gehsteig hin aussteigen lassen

Vor- und Nachteile des Fahrrads

Grundsätzlich ist auf einen verkehrssicheren Zustand des Fahrrads zu achten.

Vorteile

- Der Weg von und zur Schule wird relativ schnell zurückgelegt.
- Radfahren als aktive Bewegung fördert die Gesundheit.
- Die Schülerin/der Schüler ist flexibel und kann bei früherem Schulschluss gleich nach Hause fahren.

Nachteile

- Erhöhte Gefährdung im Straßenverkehr, insbesondere wenn am Schulweg keine Radwege vorhanden sind oder Radwege andere Verkehrsflächen kreuzen.
- Einfluss von schlechtem Wetter (z. B. nasse, rutschige Fahrbahn)
- Der Transport von Zeichenmappen, Sporttaschen usw. gestaltet sich schwierig.

Sicherheitshinweise

- Das Fahrrad muss verkehrssicher sein.
- Die Benützung eines Radhelms ist für Kinder bis 12 Jahre Pflicht, darüber hinaus wird die Verwendung unabhängig vom Alter empfohlen.
- Kinder dürfen mit bestandener Radfahrprüfung ab dem vollendeten zehnten Lebensjahr, ansonsten ab dem vollendeten zwölften Lebensjahr, allein im Straßenverkehr fahren.
- Für den Schulweg sollen die Kinder nach Möglichkeit gekennzeichnete Radfahranlagen und verkehrsberuhigte Zonen nutzen.

Vor- und Nachteile des Zu-Fuß-Gehens

Fußwege sind empfehlenswert, wenn nicht allzu lange Strecken zurückgelegt werden müssen und der Weg möglichst von der Fahrbahn getrennt ist.

Vorteile

- Unabhängigkeit von Fahrplänen
- motorisches Training
- Befriedigung des natürlichen Bewegungsdrangs
- frische Luft abseits des Straßenverkehrs

Nachteile

- Witterungsabhängigkeit
- Strapazen durch schwere Schultaschen

Sicherheitshinweise

- möglichst helle Kleidung tragen
- Verwendung von retroreflektierenden Materialien auf Kleidung und Schultaschen

9 Umfang der Lenkberechtigung gemäß § 2 FSG

Klasse B:

- a) Kraftwagen mit nicht mehr als acht Plätzen für beförderte Personen außer dem Lenkerplatz und mit einer höchsten zulässigen Gesamtmasse von nicht mehr als 3.500 kg
- b) dreirädrige Kraftfahrzeuge, sofern die Lenkerin/der Lenker das 21. Lebensjahr vollendet hat
- c) Krafträder der Klasse A1, wenn der Besitzer der Lenkberechtigung für die Klasse B
 - aa) seit mindestens fünf Jahren ununterbrochen im Besitz einer gültigen Lenkberechtigung für die Klasse B ist,
 - bb) sich nicht mehr in der Probezeit gemäß § 4 befindet,
 - cc) nachweist, eine praktische Ausbildung im Lenken von derartigen Krafträdern absolviert zu haben, und
 - dd) der Code 111 in den Führerschein eingetragen ist

Klasse C1:

Klasse C1: Kraftwagen, bei denen die höchstzulässige Gesamtmasse mehr als 3.500 kg, aber nicht mehr als 7.500 kg beträgt und die nicht unter die Klasse D1 oder D fallen

Klasse C:

- a) Kraftwagen, bei denen die höchstzulässige Gesamtmasse mehr als 3.500 kg beträgt und die nicht unter die Klasse D1 oder D fallen

b) Sonderkraftfahrzeuge

c) Fahrzeuge der Klasse D1 oder D – sofern keine Fahrgäste befördert werden – innerhalb Österreichs, wenn der Lenkerin/dem Lenker die Lenkberechtigung für die Gruppe C gemäß § 65 KFG 1967 erteilt wurde oder wenn die Lenkerin/der Lenker das 21. Lebensjahr vollendet hat und seit mindestens zwei Jahren im Besitz einer Lenkberechtigung für die Klasse C ist und

aa) es sich entweder um Überprüfungs- oder Begutachtungsfahrten zur Feststellung des technischen Zustandes des Fahrzeuges handelt oder

bb) zum Entfernen eines Busses aus der Gefahrenzone dient

Klasse D1

Kraftwagen mit mehr als acht, aber nicht mehr als 16 Plätzen für beförderte Personen außer dem Lenkerplatz und mit einer höchsten Gesamtlänge von acht Metern

Klasse D

a) Kraftwagen mit mehr als acht Plätzen für beförderte Personen außer dem Lenkerplatz

b) Sonderkraftfahrzeuge

10 Abkürzungsverzeichnis

BO	Betriebsordnung für den nichtlinienmäßigen Personenverkehr
FLAG	Familienlastenausgleichsgesetz
FSG	Führerscheinggesetz
GelverkG	Gelegenheitsverkehrsgesetzes
KDV	Kraftfahrgesetz-Durchführungsverordnung
KFG	Kraftfahrgesetz
KFLG	Kraftfahrliniengesetz
Kkw	Kombinationskraftwagen; ein Kraftwagen, der nach seiner Bauart und Ausrüstung dazu bestimmt ist, wahlweise vorwiegend zur Beförderung von Personen oder vorwiegend zur Beförderung von Gütern verwendet zu werden, und der außer dem Lenkerplatz für nicht mehr als acht Personen Plätze aufweist
Klasse M2	Fahrzeuge für Personenbeförderung mit mehr als acht Sitzplätzen außer dem Fahrersitz und einer zulässigen Gesamtmasse von nicht mehr als 5.000 kg
Klasse M3	Fahrzeuge für Personenbeförderung mit mehr als acht Sitzplätzen außer dem Fahrersitz und einer zulässigen Gesamtmasse von mehr als 5.000 kg
ÖPNV	öffentlicher Personennahverkehr
Pkw	Personenkraftwagen; ein Kraftwagen, der nach seiner Bauart und Ausrüstung ausschließlich oder vorwiegend zur Beförderung von Personen bestimmt ist und der außer dem Lenkerplatz für nicht mehr als acht Personen Plätze aufweist;
RVS	Richtlinien und Vorschriften für das Straßenwesen
StVO	Straßenverkehrsordnung

Sicherheit im und um den Schulbus

Bitte wenden Sie sich in allen Fragen des Gesundheitsschutzes und der Sicherheit bei der Arbeit an den Unfallverhütungsdienst der für Sie zuständigen Landesstelle:

Oberösterreich:

UVD der Landesstelle Linz
Garnisonstraße 5
4010 Linz
Telefon +43 5 93 93-32701

Steiermark und Kärnten:

UVD der Landesstelle Graz
Göstinger Straße 26
8020 Graz
Telefon +43 5 93 93-33701

Salzburg, Tirol und Vorarlberg:

UVD der Landesstelle Salzburg
Dr.-Franz-Rehrl-Platz 5
5010 Salzburg
Telefon +43 5 93 93-34701

UVD der Außenstelle Klagenfurt
Waidmannsdorfer Straße 35
9020 Klagenfurt am Wörthersee
Telefon +43 5 93 93-33830

UVD der Außenstelle Innsbruck
Ing.-Etzel-Straße 17
6020 Innsbruck
Telefon +43 5 93 93-34837

Wien, Niederösterreich und Burgenland:

UVD der Landesstelle Wien
Webergasse 4
1200 Wien
Telefon +43 5 93 93-31701

UVD der Außenstelle Dornbirn
Eisengasse 12
6850 Dornbirn
Telefon +43 5 93 93-34932

UVD der Außenstelle St. Pölten
Kremser Landstraße 8
3100 St. Pölten
Telefon +43 5 93 93-31828

UVD der Außenstelle Oberwart
Hauptplatz 11
7400 Oberwart
Telefon +43 5 93 93-31920

Medieninhaber und Hersteller:

Allgemeine Unfallversicherungsanstalt, Adalbert-Stifter-Straße 65, 1200 Wien
Verlags- und Herstellungsort: Wien

Fotos: R. Reichhart/AUVA

Fachberatung: Peter Jahn, ACTup

Mit freundlicher Unterstützung von Blaguss Reisen GmbH, Ing. Rathmanner