

## 4 Der richtige Umgang mit speziellen Fahrgastgruppen

### 4.1 Schülertransporte

Als Schülertransporte gelten Beförderungen von

- Schülern, die ihre allgemeine Schulpflicht erfüllen, von und zu ihrer Schule und ihren Schulveranstaltungen sowie von und zu Schülerhorten,
- Kindern, die einen Kindergarten besuchen, von und zu diesem Kindergarten und Kindergartenveranstaltungen.

Auch wenn eine erwachsene Begleitperson mitfährt, liegt ein Schülertransport vor.

Die Schülerbeförderungen nehmen eine Sonderstellung ein, die sich aus dem Personenbeförderungsgesetz herleitet. Dennoch treffen aus der Sicht des Fahrers auf die Schüler – ganz gleich, wie alt sie sind – die Bestimmungen der BOKraft und die allgemeinen Beförderungsbedingungen zu. Nur im „freigestellten Schülerverkehr“ nach § 1 Abs. 1 Ziff. 4 BOKraft gelten die Allgemeinen Beförderungsbedingungen nicht. Die BOKraft kommt dort jedoch eingeschränkt zur Anwendung.

Für den Fahrer entscheidend sind in der Regel allerdings nur die Bestimmungen, die in den Verträgen zwischen dem Schulträger (z. B. dem Schulamt der Kreisverwaltung) und dem Busunternehmen getroffen worden sind. Denn diese enthalten oftmals Regelungen, die seine Befugnisse verändern. So kann z. B. eine Klausel dem Fahrer gänzlich verbieten, Schüler – unabhängig davon, gegen welche Vorschriften sie ver-



**Jeder Fahrer hat Verantwortung dafür zu tragen, dass sein Fahrzeug im Schulbustransport durch entsprechende Warnschilder gekennzeichnet ist**

Bild VVR

stoßen – von der Beförderung auszuschließen.

An Haltestellen muss der Fahrer immer mit dem unbesonnenen Verhalten seiner Fahrgäste *und* der vorbeifahrenden Kraftfahrer rechnen. Die Pflicht, beim Ein- und Ausstieg der Fahrgäste das Warnblinklicht einzuschalten, ist hingegen nicht mehr generell gültig. Vielmehr heißt es in § 16 Abs. 2 StVO: „Der Führer eines Omnibusses des Linienverkehrs oder eines gekennzeichneten Schulbusses muss 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.*“ Diese Lösung erscheint allerdings höchst zweifelhaft, denn wie soll ein Busfahrer in einer fremden Stadt ahnen, welche Haltestellen davon betroffen und als gefährlich einzustufen sind? Besser wäre die amerikanische Lösung, bei der an Bug und Heck des Busses rote Lampen aufleuchten, sobald er anhält, und der Fahrer selbst entscheidet, wann er die Gefahrenwarnung aufhebt. Die-

Die Busfahrer haben durch einen Erlass des Verkehrsministers vom 30.4.1992 und ein dazugehöriges „Merkblatt für die Schulung von Fahrzeugführern bei der Beförderung von Schülern“ klare Anweisungen erhalten. Darin steht unter anderem, dass sie

- die jeweilige Fahrt pünktlich antreten müssen,
- bei der Schülerbeförderung erhöhte Geduld aufbringen müssen,
- durch ruhiges und besonnenes Verhalten ein gutes Beispiel für die Kinder geben sollen,
- Gespräche mit Kindern in freundlicher und sachlicher Form führen sollen,
- erst abfahren dürfen, wenn die Türen geschlossen sind und die Kinder ihre Sitz- und Stehplätze eingenommen haben,
- darauf achten müssen, dass sich während der Fahrt keine Schüler auf den Trittstufen der Ein- und Ausstiege sowie auf der freizuhaltenden Fläche neben dem Fahrzeugführer befinden,
- auf geordnetes Ein- und Aussteigen hinweisen sollen.

Vor allem beschreibt das Merkblatt deutlich folgende Rechte und Pflichten der Busfahrer/innen:

*„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 nur dann geschehen, wenn eine Gefährdung der Schüler nicht zu erwarten ist.“*

Verhaltensfälle, die zum Beförderungsausschluss berechtigen, sind z. B.

- erhebliche Gefährdung der mitfahrenden Schüler,
- Belästigung des Fahrers,
- Beschädigung des Fahrzeuges,
- eigenmächtiges Öffnen der Türen während der Fahrt,
- Hinauswerfen oder Hinaushalten von Gegenständen aus dem Fahrzeug.

ses Rotlicht verbietet analog zu einer Ampel jegliches Vorbeifahren am haltenden Bus in allen Richtungen – ein erheblicher Gewinn für die Sicherheit der Fahrgäste und des Straßenverkehrs.

#### 4.1.1 Der Umgang mit Schülern

Da das Alter der Fahrgäste im Schulbusverkehr zwischen 4 Jahren (Kindergartenalter) und ca. 20 Jahren liegen kann, werden vom Busfahrer ein besonderes Einfühlungsver-

mögen und pädagogische Grundkenntnisse verlangt.

**Merke!** Schüler sind ganz normale Fahrgäste, denen mit derselben Freundlichkeit und demselben Respekt begegnet werden muss wie Erwachsenen.

Die kleinsten Mitfahrer im Kindergartenalter reisen oft zum ersten Mal in einem gemeinschaftlich genutzten Verkehrsmittel. Aus

diesem Grund brauchen sie die Hinführung und Belehrung durch den Fahrer, z. B. hinsichtlich der Ordnung, die es beim Einstieg in den Bus zu berücksichtigen gilt. Die Belehrung durch den Fahrer sollte in angemessener Form erfolgen, rüder Kasernenhofen oder Babysprache sind in keinem Fall angemessen. Die Kindergartenkinder brauchen den Fahrer als Freund und Helfer. Wenn es Ihnen gelingt, ihr Vertrauen zu gewinnen, werden sie sich später auch als Schulkinder im Bus besser verhalten.

Die echte Herausforderung für den Fahrer bezüglich Sicherheit und Rücksichtnahme sind allerdings Schulkinder. Der Transport dieser Klientel strapaziert die Nerven, vor allem, wenn es sich um pubertierende Jungen und Mädchen handelt, die gegen jede Autorität rebellieren und Rangordnungskämpfe untereinander austragen. Der Fahrer steht hier vor der Aufgabe, den Jugendlichen klar und unmissverständlich Verhaltensregeln nahezubringen, die ihrem eigenen Schutz und der Sicherheit aller dienen.

Der Fahrer muss mit größtmöglicher Sorgfalt und Toleranz den oft unerklärlich erscheinenden plötzlichen Wutanfällen der Schüler begegnen. Hierbei ist es zunächst hilfreich, sich an seine eigene Kindheit und Jugend zu erinnern: Ihre damalige emotionale Befindlichkeit unterscheidet sich nämlich kaum von der heutiger Jugendlicher, auch wenn Ihnen deren Verhaltensweisen befremdlich vorkommen mögen. Der tägliche Kampf gegen Neckereien Stärkerer, das Schlichten von Schlägereien, ein lauter und rüder Umgangston untereinander, Reibereien mit Autoritäten, die Angst davor, Fehler zu begehen, aus denen man aber andererseits nur lernen kann – all das war und ist normaler Jugendalltag. Machen Sie



**Verstöße gegen die allgemeine Ordnung müssen Konsequenzen haben. Bei schweren Störungen muss der Fahrer den Bus anhalten und für Ruhe sorgen. Das allerletzte Mittel ist der Ausschluss von der Beförderung**

Bild VVR

sich als verantwortungsvoller Fahrer immer wieder klar, dass nicht Sie der Auslöser ihrer Wutausbrüche sind, sondern z. B. das frühe Aufstehen, ein hastig heruntergeschlungenes oder gar kein Frühstück, die Hetze zur Bushaltestelle, die Unsicherheit über die eigene Leistungsfähigkeit in der Schule, in der oft hohe Anforderungen gestellt werden, und damit einhergehende Versagensängste.

Der Fahrer sollte deshalb – gerade bei besonders schwierigen Fällen – seine Fahrgäste stets so ansprechen, wie er selbst gerne von ihnen angesprochen und behandelt werden möchte. Denn: Kinder ahmen Erwachsene nach, und wenn Sie hier vorbildlich und gelassen reagieren, lernen dies mit der Zeit auch die jungen Fahrgäste. Andererseits aber darf der Fahrer auch nicht allzu viel Verständnis oder Toleranz bei Regelübertretungen zeigen, da dies seine Autorität genauso gefährdet wie die Zurschaustellung übertriebener Härte.

Wie man in den Wald hineinruft, so schallt es heraus – das gilt besonders beim konflikträchtigen Miteinander von Busfahrern und Jugendlichen.

#### 4.1.2 Ursachen von Schulbusunfällen

Statistisch betrachtet spielen Schulbusunfälle im Verhältnis zu den übrigen Unfällen im Straßenverkehr zwar eine untergeordnete Rolle, doch garantiert die Meldung eines Schulbusunfalls den Medien große Aufmerksamkeit und bedeutet fast zwangsläufig – also auch, wenn den Fahrer selbst keine Schuld trifft – eine schlechte PR für das Reiseunternehmen als Schülerbeförderungsunternehmen. Jeder Busfahrer sollte daher die Gründe für Schulbusunfälle und die Schwerpunkte des Unfallgeschehens kennen und sein Verhalten danach ausrichten.

Die meisten Schulbusunfälle in Deutschland ereignen sich nach Angaben der Bundesunfallkassen<sup>1</sup> während des Aufenthaltes im Bus (57,5 %). 15,1 % ereignen sich beim Warten an der Haltestelle, 22,3 % beim Ein- und Aussteigen und 5,1 % beim Überqueren der Fahrbahn vor Besteigen oder nach Verlassen des Busses. Im Hinblick auf die Zahl der tödlichen Unfälle im Schulbusverkehr stellt jedoch das Überqueren der Fahrbahn im Zusammenhang mit der Benutzung von Schulbussen mit 85,7 % mit Abstand den größten Risikobereich für Schüler dar.

Die Unfallursachen sind vielfältig: Technische und organisatorische Mängel, aggressives Verhalten oder Gedankenlosigkeit der Schüler, aber auch der Zeitdruck und das Verhalten des Fahrers spielen eine Rolle.

Besonders an den Haltestellen muss der Busfahrer jederzeit mit völlig unvorhersehbarem Verhalten rechnen. Besonders wenn die Schüler lange warten müssen, werden



**An Haltestellen besteht vor allem mittags, wenn die Kinder es kaum noch abwarten können, von der Schule nach Hause zu fahren, die Gefahr, dass sie beim unkontrollierten Spielen und Raufen auf die Straße in den fahrenden Verkehr stolpern**  
Bild VVR

sie müde oder aggressiv und versuchen, die Zeit mit Spielen und Rangeleien zu überbrücken. Daraus entstehen typische Unfallsituationen, z. B. dass ein Kind plötzlich auf die Fahrbahn stolpert, hinfällt oder gestoßen und im schlimmsten Fall angefahren wird. Folgen dieser so genannten Warteunfälle sind in erster Linie Kopfverletzungen sowie Hand- und Unterarmverletzungen.

Unfälle, die beim Ein- und Aussteigen passieren, beruhen oft auf organisatorischen oder technischen Mängeln, beispielsweise für Kinder ungeeigneten Einstiegen und mangelnden Festhaltungsmöglichkeiten. Eine besondere Gefahr stellt der Zeitdruck dar, unter dem die Fahrer stehen, sowie eine Überbesetzung der Busse. Die Schüler wissen, dass ein schnelles Ein- und Aussteigen von ihnen erwartet wird. Drängeln, Schubsen und Raufen um die besten Plätze haben aber auch gruppenspezifische Ursachen, z. B. dass man sich gegenseitig beweisen will, wer der Schnellere oder Stärkere ist. In dieser Hektik kommt es nicht selten zu Unfällen durch Anstoßen, Hinfallen und Umknicken mit dem Fuß, aber auch

<sup>1</sup> Quelle: Bundesverband der Unfallkassen, Statistikreihe Schulbusunfälle. Die Zahlen beziehen sich auf das Unfallgeschehen der Jahre 2001–2005.



**Besonders gefährdet sind Kinder, die während der Fahrt stehen müssen, da sie im Falle eines plötzlichen Bremsmanövers und bei Kollisionen mit anderen Fahrzeugen keinen festen Halt haben**  
Bild VVR

schwereren Fingerletzungen und Quetschungen beim Schließen der Bustüren. Schlimmste Folgen allerdings können auftreten, wenn der Fahrer aus Nachlässigkeit beim Anfahren nicht darauf achtet, ob die Kinder, die ausgestiegen sind, sich schon vom Bus entfernt haben. So kommt es immer wieder vor, dass sich Kleidungsstücke oder Taschenriemen in Bustüren verklemmen und die Schüler dann vom anfahrenden Bus mitgeschleift werden.

Wenn Schüler im Bus hinfallen oder sich anstoßen, liegt das oft an fehlenden Haltegriffen, scharfen Ecken und Kanten, rutschigen Fußböden oder mangelnder Trittsicherheit im Bereich der Ein- und Ausstiege.

Bei Haltestellen, die sich direkt gegenüber einer Schule befinden, ist besondere Vorsicht geboten. Zwei Unfallmuster sind hier typisch:

- Ein Kind hat sich verspätet, will den Bus noch schnell erreichen und läuft, ohne sich umzublicken, über die Fahrbahn.
- Ein Kind rennt nach dem Aussteigen hinter dem Bus auf die Fahrbahn, ohne auf den Verkehr auf dem gegenüberliegenden Fahrstreifen zu achten.

Unfälle, die auf diesen Mustern beruhen, treten verstärkt nach Schulschluss auf. Ursache dafür ist, dass die Kinder nach stundenlangem Stillsitzen in der Schule nun endlich ihrem natürlichen Bewegungsdrang folgen wollen, oft unkonzentriert sind und sich leicht ablenken lassen.

Außerdem haben Psychologen festgestellt, dass sich besonders kleinere Kinder nur schwer vom passiven Mitfahren im Bus auf das selbständige Handeln im Straßenverkehr umstellen können.

Dem Busfahrer bleibt in den beschriebenen Fällen kein allzu großer Handlungsspielraum. Selbst wenn er besonders langsam an die Haltestelle heranfährt, kann es sein, dass durch Raufereien abgelenkte Kinder vor oder unter den Bus geraten. Er ist ebenso hilflos, wenn aus anderen Gründen Schulkinder einfach über die Straße rennen und vom Gegenverkehr erfasst werden. Er kann lediglich durch Einschalten der Warnblinkanlage auf die Gefahr hinweisen und im Haltestellenbereich erhöhte Vorsicht walten lassen.



**Ein geregeltes und sicheres Ein- und Aussteigen ist beispielsweise möglich, wenn Eltern Aufsicht an der örtlichen Haltestelle führen**  
Bild VVR