



ETAT DE FRIBOURG
STAAT FREIBURG

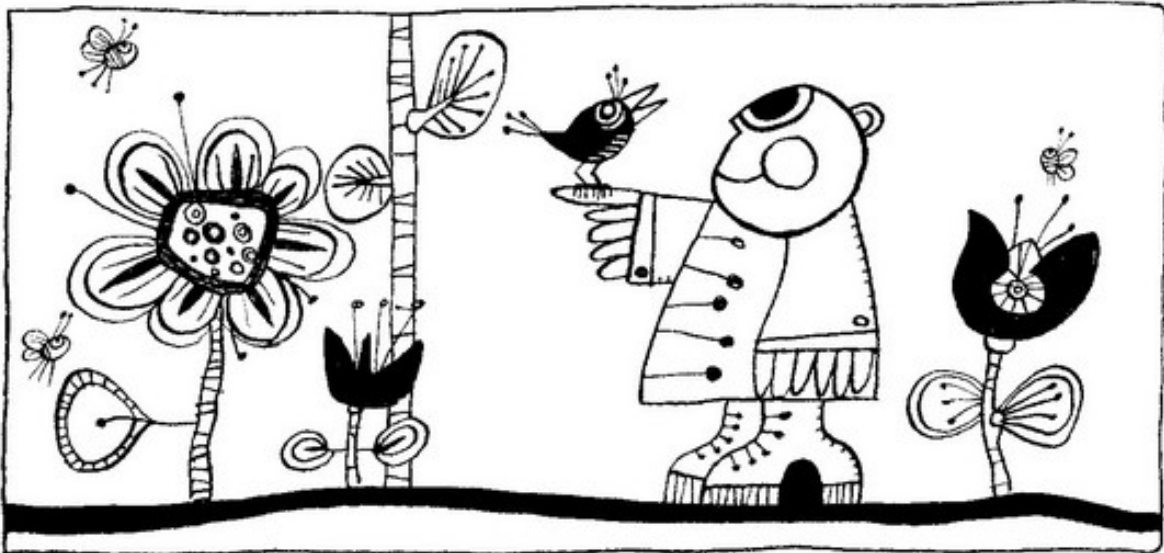
Service de la mobilité SMO
Amt für Mobilität MobA

Chorherrengasse 17, 1701 Freiburg

T +41 26 304 14 33, F +41 26 304 14 35
www.fr.ch/moba

Schulkinder unterwegs

Leitfaden



Inhaltsverzeichnis

1. Einleitung.....	4
2. Personenbeförderung: kantonale Bewilligungen.....	5
2.1. Rechtsgrundlagen.....	5
2.2. Kantonale Bewilligungen.....	5
2.2.1. Zuständigkeit	5
2.2.2. Bedingungen.....	5
2.2.3. Verfahren	5
3. Finanzierung: Kantonsbeitrag.....	7
3.1. Rechtsgrundlagen.....	7
3.2. Von der kantonalen Schulgesetzgebung anerkannte Transporte	7
3.2.1. Anerkennung von Schülertransporten der Primarstufe aus Gründen der Länge des Weges (Art. 5 RSchG).....	7
3.2.2. Anerkennung von Schülertransporten aus Gründen der Gefährlichkeit des Weges (Art. 9 RSchG).....	8
3.2.3. Anerkennung von Schülertransporten der Orientierungsschulen (Art. 7 RSchG)	9
3.3. Andere, vom Kanton nicht subventionierte Schülertransporte	10
4. Fahrpersonal – Fahrzeuge.....	11
4.1. Rechtsgrundlagen.....	11
4.2. Definition der Gewerbsmässigkeit eines Transports (ARV 2; Art. 3 Abs. 1bis).....	11
4.3. Besonderheiten der Schülertransporte	11
4.4. Sonderregelung für Unternehmen oder Personen, die gewerbsmässig ausschliesslich Schüler, Behinderte oder Arbeiter befördern	12
4.5. Sonderregelung für Schülertransporte mit auf Gemeinden oder Schulkreise lautenden Fahrzeugen (nichtgewerbsmässige Personenbeförderung)	13
4.6. Bestimmungen bezüglich des Fähigkeitsausweises	13
4.6.1. Grundsatz.....	13
4.6.2. Ausnahme	13
4.7. Anforderungen an die Ausstattung der Fahrzeuge.....	14
4.7.1. Sicherheitsgurte	14
4.7.2. Stehplätze.....	14
4.7.3. Zeichen für Schülertransporte	14
5. Haftung – Versicherungen.....	15
5.1. Rechtsgrundlagen.....	15
5.2. Aufgaben und Verantwortlichkeiten der lokalen Behörden	15
5.3. Versicherungen	15
5.3.1. Beförderung durch ein Unternehmen, das gewerbsmässig transportiert.....	15
5.3.2. Beförderung durch einen privaten Transporteur mit eigenem Bus	16
5.3.3. Beförderung durch die lokale Behörde mit eigenem Bus und Fahrer	16
5.3.4. Beförderung durch Eltern	16
5.4. Im Schadenfall	16
5.5. Besondere Fälle.....	17
5.5.1. Beförderung durch Lehrpersonen	17
5.5.2. Beförderung durch Eltern	17
5.5.3. Transporte in Autobussen.....	17
6. Einrichtungen – Sicherheit – Unfallverhütung.....	18
6.1. Rechtsgrundlagen.....	18
6.2. Der Schulweg, ein Teil des Kinderalltags.....	18
6.3. Die Grenzen des Kindes als Verkehrsteilnehmer.....	18
6.4. Streckenführung und Haltestellen des Schulbusses	19
6.4.1. Streckenführung – Fahrplan	19

6.4.2. Haltestellen	19
6.4.3. Warteraum	19
6.4.4. Ein- und Aussteigen.....	20
6.4.5. Im Bus.....	20
6.4.6. Nach der Abfahrt des Busses.....	20
6.5. Schulweg zu Fuss.....	20
6.5.1. Planung	20
6.5.2. Beurteilung der Gefährlichkeit des Schulweges.....	20
6.5.3. Empfehlungen zur Route	21
6.5.4. Pedibus.....	21
6.5.5. Verkehrsdienst	21
6.6. Schulweg auf dem Fahrrad	22
6.7. Trottinets, Rollschuhe und ähnliche Geräte.....	22
6.8. In der Nähe von Schulen	22
6.8.1. Bushaltestelle.....	23
6.8.2. Veloparkierung	23
6.8.3. Kurzzeitparkierungsmöglichkeiten.....	23
6.8.4. Signalisation und Markierung	23
7. Ansprechpersonen	25
8. Anhang.....	27
8.1. Merkblatt betreffend Sicherheitsgurten.....	27
8.2. Argumentarium zum Thema Schülertransporte und CZV	28
8.3. Mitfahren & Angurten ab 1. April 2010 / Sicherung von Kindern.....	30

1. Einleitung

Auf kantonaler Ebene wird der auf die Schulen zurückzuführende Verkehr soweit wie möglich im Rahmen des Angebots der konzessionierten Transportunternehmen bewältigt; dieses wird aufgrund von Angebotsvereinbarungen finanziert.

Allerdings haben die Zusammenfassung mehrerer Schulen in Schulkreise, die Länge und die Gefährlichkeit gewisser Strecken und das Fehlen von öffentlichen Verkehrsmitteln in gewissen Regionen dazu geführt, dass Schülertransporte eingeführt werden mussten.

Die kantonalen Bewilligungen für die Personenbeförderung, die Wahl eines geeigneten Fahrzeugs, die Ausbildung und Information des Fahrpersonals, die Sicherheit während der Fahrt, die Versicherungsdeckung sowie die Finanzierung werden in verschiedenen Gesetzen und Reglementen behandelt.

Deshalb beschlossen die zuständigen Behörden, die verschiedenen Weisungen zur Beförderung von Schulkindern in einem Referenzdokument zusammenzutragen.

Der vorliegende Leitfaden soll die lokalen Behörden (Gemeinden, Schulkommissionen usw.) bei der Planung der Schülertransporte unterstützen.

2. Personenbeförderung: kantonale Bewilligungen

2.1. Rechtsgrundlagen

- > Bundesgesetz vom 20. März 2009 über die Personenbeförderung (Personenbeförderungsgesetz, PBG).
- > Bundesverordnung vom 4. November 2009 über die Personenbeförderung (VPB).
- > Bundesgesetz vom 20. März 2009 über die Zulassung als Strassentransportunternehmen (STUG).
- > Reglement vom 3. November 1999 über die kantonalen Bewilligungen für die Personenbeförderung.
- > Kantonaler Verkehrsplan (KVP), März 2006.

2.2. Kantonale Bewilligungen

2.2.1. Zuständigkeit

Das Amt für Mobilität ist für die Gewährung von kantonalen Bewilligungen im Sinne der Bundesgesetzgebung zuständig. Die Bundesgesetzgebung (Art. 7 VPB) definiert die Fälle, in denen eine kantonale Bewilligung für die Personenbeförderung erforderlich ist. Darunter fallen namentlich die Schülertransporte.

2.2.2. Bedingungen

Die kantonale Bewilligung wird gewährt oder erneuert, wenn:

- > kein bestehendes Angebot des öffentlichen Verkehrs bedroht ist;
- > kein Verkehrsangebot, das mit Betriebs- oder Investitionsbeiträgen der öffentlichen Hand mitfinanziert wird, merklich konkurrenziert wird;
- > kein wesentliches Interesse des Umweltschutzes oder der Raumplanung dagegen spricht;
- > die Einhaltung der entsprechenden gesetzlichen Bestimmungen gewährleistet ist.

2.2.3. Verfahren

Gesuche um Gewährung, Erneuerung, Übertragung oder Änderung einer Bewilligung sind spätestens drei Monate vor Beginn der Fahrten an das Amt für Mobilität zu richten.

Die Gesuche enthalten:

- > Name und Adresse des Gesuchstellers;
- > Linien, vorgesehene Routen und Haltestellen mit Angabe der Distanzen zwischen den Haltestellen;
- > eine topografische Karte im Massstab 1:25000, in der die Strecke mit den Haltestellen eingezeichnet ist;
- > Betriebsperiode;
- > Datum der Betriebsaufnahme;
- > Fahrpläne und Tarife;
- > Aufschlüsselung der jährlichen Kosten unter Erwähnung der Person oder des Unternehmens, die allfällige Defizite übernehmen;
- > technische Merkmale der für die Kurse eingesetzten Fahrzeuge;

- > Adresse des Eigentümers der Fahrzeuge sowie des Unternehmens, das das Fahrpersonal stellt;
- > eine Bestätigung der Gemeindebehörde, die die Nutzung von Haltestellen auf öffentlichem Grund erlaubt, oder, wenn Haltestellen auf Privatgrundstücken liegen, die Bestätigungen der betroffenen Eigentümerschaft.

Die kantonalen Bewilligungen werden für fünf Jahre an die Gemeinwesen und an die Unternehmen, welche die Kontinuität und Zuverlässigkeit der Beförderung gewährleisten können, erteilt. Der Betrieb darf erst aufgenommen werden, wenn die Bewilligung erteilt ist.

Eine Bewilligung kann jederzeit teilweise oder ganz zurückgezogen werden, wenn:

- > die Voraussetzungen nicht mehr erfüllt sind;
- > Vorschriften oder Auflagen schwer oder wiederholt verletzt werden;
- > das öffentliche Interesse dies rechtfertigt.

3. Finanzierung: Kantonsbeitrag

3.1. Rechtsgrundlagen

- > Gesetz vom 23. Mai 1985 über den Kindergarten, die Primarschule und die Orientierungsschule (Schulgesetz, SchG).
- > Ausführungsreglement vom 16. Dezember 1986 zum Schulgesetz (RSchG).

3.2. Von der kantonalen Schulgesetzgebung anerkannte Transporte

Nach Artikel 6 Abs. 2 SchG haben Schüler während des Vorschuljahres und der obligatorischen Schulzeit Anrecht auf unentgeltliche Beförderung, wenn es die Länge oder die besondere Gefährlichkeit des Schulweges oder des Weges zur Sporthalle rechtfertigen.

Der Staatsrat hat die Bedingungen für die Anerkennung und die Unentgeltlichkeit der Transporte in den Artikeln 4 bis 11 RSchG festgesetzt.

Laut Artikel 6 Abs. 2 SchG ist es weder den Gemeinden noch dem Kanton erlaubt, die Eltern ganz oder teilweise an den Kosten für Transporte zu beteiligen, welche die Bedingungen nach den Artikeln 4 bis 11 RSchG erfüllen.

3.2.1. Anerkennung von Schülertransporten der Primarstufe aus Gründen der Länge des Weges (Art. 5 RSchG)

3.2.1.1. Zuständigkeit

Für die Anerkennung der Transporte von Schülern des Kindergartens und der Primarschule, die wegen der Länge des Weges durchgeführt werden, ist die Direktion für Erziehung, Kultur und Sport (EKSD) zuständig.

3.2.1.2. Bedingungen

Transporte von Schülern der Primarstufe, die wegen der Länge des Weges durchgeführt werden, werden von der EKSD anerkannt, wenn alle Bedingungen der Artikel 5 und 10 RSchG erfüllt sind, das heisst:

- > wenn der Transport innerhalb eines Schulkreises oder innerhalb einer von einer Sporthalle versorgten Region durchgeführt wird;
- > wenn und soweit dieser Transport von Schule zu Schule oder von der Schule zur Sporthalle durchgeführt wird;
- > wenn und soweit die Schüler eine Strecke von mindestens drei Kilometern zurückzulegen haben, um zur Schule oder zur Sporthalle zu gelangen;
- > wenn der Transport am Anfang oder am Ende jedes halben oder ganzen Schultages und zu keinem andern Zeitpunkt stattfindet, ausgenommen wenn der Transport zwischen der Schule und der Sporthalle durchgeführt wird;
- > wenn der Transport rationell und wirtschaftlich durchgeführt wird;
- > wenn der Transportunternehmer im Besitz einer kantonalen Bewilligung im Sinne der Bundesgesetzgebung über die Personenbeförderung (vgl. 2. Kapitel weiter oben) ist.

Die Kosten für Schülertransporte gehen zulasten des Kantons und der Gemeinden (Art. 88 SchG). Artikel 6 und 8 RSchG regeln die Anerkennung von Schülertransporten im Falle eines Schulkreiswechsels sowie zugunsten von Kleinklassen-Schülern.

3.2.1.3. Verfahren

- > Die Schulkommission reicht bei der EKSD, Amt für Ressourcen, ein Gesuch um Anerkennung für jeden neuen Schülertransport (auch für neue Strecken oder zusätzliche Busse) ein. Die Kommission begründet ihr Gesuch ausführlich (beizulegende Dokumente: Streckenführung der Busse, Haltestellen, Anzahl sowie Wohn- und Schulort der transportierten Kinder, Fahr- und Stundenpläne, Distanzen von Schulhaus zu Schulhaus).
- > Die EKSD prüft das Gesuch und erlässt eine Verfügung über die Anerkennung eines (neuen oder zusätzlichen) Schülertransportes.
- > Wird der Schülertransport von der EKSD anerkannt, erstellt die Schulkommission für den entsprechenden Transport einen Kostenvoranschlag für das nächste und jedes folgende Schuljahr.
- > Die EKSD genehmigt den Voranschlag, wenn der Transport rationell und wirtschaftlich durchgeführt wird (Art. 10 RSchG).
- > Die Schulkommission sorgt dafür, dass sie über eine kantonale Bewilligung für die Personenbeförderung für alle bedienten Strecken verfügt (Gesuchstellung beim Amt für Mobilität).

3.2.1.4. Kostentragung

Private Transportunternehmen (gewerbsmässig): Die Voranschlagssumme wird als Pauschalbetrag betrachtet. 1/3 des budgetierten Betrags wird im Oktober, 1/3 im März und 1/3 aufgrund einer von der Schulkommission visierten Rechnung im Verlauf des Sommers ausgezahlt.

Bus(se) im Besitz einer örtlichen Schulbehörde: Es werden die effektiven Kosten zurückerstattet. 1/3 des budgetierten Betrags wird im Oktober, 1/3 im März und der Restbetrag aufgrund einer Schlussabrechnung, die alle Kosten aufführt, im Verlauf des Sommers ausgezahlt.

65 % der Kosten der von der EKSD anerkannten Schülertransporte (Art. 5 RSchG) werden den Gemeinden über den «gemeinsamen Topf» in Rechnung gestellt.

3.2.2. Anerkennung von Schülertransporten aus Gründen der Gefährlichkeit des Weges (Art. 9 RSchG)

3.2.2.1. Zuständigkeit

Transporte von Schülern der Primarstufe werden, ohne Rücksicht auf die zurückzulegende Strecke, von den örtlichen Schulbehörden anerkannt, wenn der Weg zur Schule oder Sporthalle für den Fussgängerverkehr besonders gefährlich ist.

3.2.2.2. Bedingungen

Die Anerkennung wird erteilt, wenn die in den Artikeln 5 bis 9 RSchG aufgestellten Voraussetzungen gegeben sind und wenn darüber hinaus:

- > der Transport am Anfang oder am Ende jedes halben oder ganzen Schultages und zu keinem andern Zeitpunkt stattfindet, ausgenommen wenn der Transport zwischen der Schule und der Sporthalle durchgeführt wird;

- > der Transport rationell und wirtschaftlich durchgeführt wird;
- > der Transportunternehmer im Besitz einer Konzession im Sinne der einschlägigen Bundesgesetzgebung ist und darüber hinaus die Bedingungen gemäss Artikel 10 RSchG erfüllt sind.

3.2.2.3. Kostentragung

Die Kosten, die sich aus solchen Transporten ergeben, werden ausschliesslich den Gemeinden des betreffenden Schulkreises angelastet (Art. 88 Abs. 1 Bst. c SchG). Zudem erfolgt die Übernahme der Kosten für die ganze Strecke, nicht nur für den gefährlichen Streckenteil.

3.2.3. Anerkennung von Schülertransporten der Orientierungsschulen (Art. 7 RSchG)

3.2.3.1. Zuständigkeit

Die örtlichen Schulbehörden (in der Regel die Schuldirektion) sind zuständig für die Anerkennung von Schülertransporten für die Orientierungsschulen.

3.2.3.2. Bedingungen

Ein Transport von Schülern der Orientierungsschule wird anerkannt:

- > wenn und soweit die Schüler einen Schulweg von mindestens vier Kilometern zurücklegen müssen, um zur Schule zu gelangen;
- > wenn und soweit die Schüler von der ihrem Wohnort nächstgelegenen Haltestelle zur Haltestelle befördert werden, welche die nächstgelegene der Schule ist.

Die Anerkennung wird erteilt, wenn darüber hinaus:

- > der Transport am Anfang oder am Ende jedes halben oder ganzen Schultages und zu keinem andern Zeitpunkt stattfindet, ausgenommen wenn der Transport zwischen der Schule und der Sporthalle durchgeführt wird;
- > der Transport rationell und wirtschaftlich durchgeführt wird;
- > der Transportunternehmer zudem im Besitz einer Bewilligung im Sinne der Bundesgesetzgebung über die Personenbeförderung ist.

3.2.3.3. Kostentragung

Die Gemeinden übernehmen die entsprechenden Kosten (Art. 97 Abs. 1 SchG) gemäss Verteilerschlüssel in den Statuten des Gemeindeverbands oder der Gemeindeübereinkunft (Art. 98 SchG). Allerdings übernimmt der Kanton in Anwendung von Artikel 97 Abs. 2 SchG die Differenz zwischen den tatsächlichen Transportkosten und dem vermuteten Preis des öffentlichen Verkehrs, wenn die Strecke nicht von einem öffentlich konzessionierten Unternehmen bedient wird.

3.2.3.4. Voranschlagsverfahren und Zahlungsmodalitäten:

Die Schulleitungen reichen bei der EKSD, Amt für Ressourcen, einen Voranschlag für Schülertransporte mit einer kantonalen Bewilligung ein. Aufgrund dieses Voranschlags entscheidet die EKSD über die Höhe des Kantonsbeitrags. Dieser Beitrag wird einmal jährlich nach Rechnungsstellung an die Schulleitungen ausgezahlt (im Prinzip Ende Schuljahr).

3.3. Andere, vom Kanton nicht subventionierte Schülertransporte

Es handelt sich um folgende Transporte:

- > Transporte, um Schüler anderswo hinzubringen als zur Schule oder zur Sporthalle, wie beispielsweise Fahrten für Lager, Schulreisen, Exkursionen oder Fahrten zum Schwimmbad, zur Eisbahn usw.;
- > Transporte zu einem anderen Zeitpunkt als am Anfang oder am Ende jedes halben oder ganzen Schultages, mit Ausnahme der Transporte zwischen der Schule und der Sporthalle (vgl. Art. 10 Bst. a RSchG); Beispiele wären Transporte für den Religions- oder Werkunterricht, technisches Gestalten usw.

Die Kosten für diese von der EKSD nicht anerkannten Schülertransporte sind durch die Gemeinden des Schulkreises zu tragen. Die Gemeinden können dafür von den Eltern eine Kostenbeteiligung verlangen, sofern ihr Schulreglement dies vorsieht.

4. Fahrpersonal – Fahrzeuge

4.1. Rechtsgrundlagen

- > Bundesverordnung vom 19. Juni 1995 über die Arbeits- und Ruhezeit der berufsmässigen Motorfahrzeugführer und -führerinnen (ARV 1).
- > Bundesverordnung vom 6. Mai 1981 über die Arbeits- und Ruhezeit der berufsmässigen Führer von leichten Personentransportfahrzeugen und schweren Personenwagen (ARV 2).
- > Bundesverordnung vom 27. Oktober 1976 über die Zulassung von Personen und Fahrzeugen zum Strassenverkehr (VZV).
- > Bundesverordnung vom 19. Juni 1995 über die technischen Anforderungen an Strassenfahrzeuge (VTS).
- > Verkehrsversicherungsverordnung des Bundes vom 20. November 1959 (VVV).
- > Bundesverordnung vom 15. Juni 2007 über die Zulassung von Fahrzeugführern und Fahrzeugführerinnen zum Personen- und Gütertransport auf der Strasse (Chauffeurzulassungsverordnung, CZV).

4.2. Definition der Gewerbmässigkeit eines Transports (ARV 2; Art. 3 Abs. 1bis)

Als berufsmässig gelten Fahrten, die regelmässig von einem Führer oder mit einem Fahrzeug durchgeführt werden und mit denen ein wirtschaftlicher Erfolg erzielt werden soll. Regelmässig sind Fahrten, wenn sie in Zeitabständen von weniger als 16 Tagen mindestens zweimal durchgeführt werden. Der wirtschaftliche Erfolg gilt als gegeben, wenn für die Fahrt ein Fahrpreis zu entrichten ist, der die Fahrzeugkosten und den Auslagenersatz des Fahrzeugführers übersteigt. Beispiel: Eine Transportunternehmung oder eine Person, die aufgrund eines Vertrags mit einer Gemeinde, einer Schule, einer privaten Institution usw. gegen Bezahlung Schülertransporte durchführt.

4.3. Besonderheiten der Schülertransporte

Schülertransporte, gleichgültig ob sie berufsmässig, nicht berufsmässig, mit leichten oder mit schweren Fahrzeugen durchgeführt werden, fallen unter Berücksichtigung der jeweiligen Ausnahmeregelungen weder unter die ARV 1 noch unter die ARV 2. Auch die Platzzahl spielt grundsätzlich keine Rolle.

In der ARV 1 greift Artikel 4 Abs. 1 Bst. d, d. h. Schülertransporte, die grundsätzlich in den Geltungsbereich der ARV 1 fallen (= Fahrzeuge mit mehr als 16 Sitzplätzen ausser dem Fahrersitz), werden durch den genannten Ausnahmeregelungen wieder aus derselben «entlassen».

Analog gilt dies für die ARV 2, d. h. Schülertransporte, die grundsätzlich in den Geltungsbereich der ARV 2 fallen (= Fahrzeuge bis 3,5 t, die berufsmässige Schülertransporte durchführen), werden durch Artikel 4 Abs. 1 Bst. c ARV 2 wieder ausgenommen.

4.4. Sonderregelung für Unternehmen oder Personen, die gewerbsmässig ausschliesslich Schüler, Behinderte oder Arbeiter befördern

Anz. Sitzplätze (ohne Fahrer)	Gesamtgewicht	Führerausweis vor 1. April 2003	Führerausweis ab 1. April 2003		Datenaufzeichnungsgerät (DAG) Fahrschreiber (FS) Digitaler Fahrschreiber (DFS)
			Umtausch in FAK	Neue Kategorie	
bis 8 Plätze	bis 3,5 t	D1 (beschr. auf Schülertran.)	D1 - Code 106 - Code 122 (B)	B + Code 121 (BPT)	DAG, FS oder DFS
9 bis 16 Plätze	bis 3,5 t	D1 (beschr. auf Schülertran.)	D1 - Code 106 - Code 122 (B)	D1	DAG, FS oder DFS
über 16 Plätze	bis 3,5 t	D1 (beschr. auf Schülertran.)	D1 - Code 106 - Code 122 (B)	D	DAG, FS oder DFS
bis 16 Plätze	über 3,5 t	D	D	D1	DAG, FS oder DFS
über 16 Plätze	über 3,5 t	D	D	D	DAG, FS oder DFS

4.5. Sonderregelung für Schülertransporte mit auf Gemeinden oder Schulkreise lautenden Fahrzeugen (nichtgewerbsmässige Personenbeförderung)

Anz. Sitzplätze (ohne Führer)	Gesamtgewicht	Führerausweis vor 1. April 2003	Führerausweis ab 1. April 2003		Datenaufzeichnungsgerät (DAG) Fahrtschreiber (FS) Digitaler Fahrtschreiber (DFS)
			Umtausch in FAK	Neue Kategorie	
bis 8 Plätze	bis 3,5 t	B	B	B	Nein
9 bis 16 Plätze	bis 3,5 t	D2	D1 - max. 3,5 t - Code 106	D1	Nein
über 16 Plätze	bis 3,5 t	D2	D1 - max. 3,5 t - Code 106	D	Nein
bis 16 Plätze	über 3,5 t	D	D	D1	DAG, FS oder DFS
über 16 Plätze	über 3,5 t	D	D	D	DAG, FS oder DFS

4.6. Bestimmungen bezüglich des Fähigkeitsausweises

4.6.1. Grundsatz

Wer mit Gesellschaftswagen (Kat. D), Kleinbussen (Kat. D1) oder Lastwagen (Kat. C oder C1) Personen oder Güter transportieren will, muss zusätzlich zum entsprechenden Führerausweis den Fähigkeitsausweis für den Personen- und/oder Gütertransport erwerben und sich regelmässig weiterbilden.

4.6.2. Ausnahme

Berufsmässige Personentransporte mit Fahrzeugen der Kategorie B (nicht mehr als 8 Sitzplätze ausser dem Fahrersitz) sind nicht der CZV unterstellt.

Für die Kategorien D/D1, welche vor dem 1. September 2009 erworben wurden, ist der Fähigkeitsausweis im Binnenverkehr ab dem 1. September 2013 erforderlich. Für Fahrten ins Ausland ab dem 1. September 2009 wird der Fähigkeitsausweis empfohlen. Die Fähigkeitsausweise können direkt unter www.cambus.ch bestellt werden.

Weitere detaillierte Informationen zum Fähigkeitsausweis sind ebenfalls an dieser Stelle erhältlich. Die Bestellung des Fähigkeitsausweises erfolgt über die vorgenannte Website. Der Fähigkeitsausweis wird nur ausgestellt, wenn man im Besitz des Führerausweises im Kreditkartenformat (FAK) ist. Demzufolge muss der blaue Führerausweis gegen einen FAK umgetauscht werden.

4.7. Anforderungen an die Ausstattung der Fahrzeuge

4.7.1. Sicherheitsgurte

Fahrzeuge, die ab dem 1. März 2006 immatrikuliert oder umgebaut wurden, müssen mit Sicherheitsgurten versehen sein. Für Fahrzeuge, die vor dem 1. März 2006 immatrikuliert oder umgebaut wurden, sei auf das Merkblatt Anhang 1 («Merkblatt betreffend Sicherheitsgurten») verwiesen.

4.7.2. Stehplätze

Stehplätze sind einzig bei Gesellschaftswagen und Kleinbussen des Linienverkehrs zulässig.

4.7.3. Zeichen für Schülertransporte

Die Tafel mit dem Zeichen für Schulbusse ist bei Fahrzeugen für Schülertransporte fakultativ. Die Tafel muss abnehmbar sein (Ziff. 7 des Anhangs 4 VTS).

5. Haftung – Versicherungen

5.1. Rechtsgrundlagen

- > Gesetz vom 23. Mai 1985 über den Kindergarten, die Primarschule und die Orientierungsschule (Schulgesetz, SchG).
- > Ausführungsreglement vom 16. Dezember 1986 zum Schulgesetz (RSchG).
- > Verkehrsversicherungsverordnung des Bundes vom 20. November 1959 (VVV).
- > Reglement vom 17. Dezember 2002 über das Staatspersonal (StPR).

5.2. Aufgaben und Verantwortlichkeiten der lokalen Behörden

Laut den Artikeln 54 und 63 SchG sowie 4 bis 11 RSchG sorgen die Gemeinderäte bzw. die Schulkommissionen für den Schülertransport und sind somit dafür verantwortlich. Im Rahmen dieser gesetzlichen Befugnis ist die Aufsicht der Schüler, die wegen des Fahrplans der Schülertransporte eine Zeit lang auf dem Schulhof verbringen müssen, Sache der Gemeindebehörden.

Das Schulreglement der Gemeinde bestimmt die Aufgaben der Schulkommission, wie z. B.:

- > Festlegung der Streckenführung und des Fahrplans;
- > Festlegung der nötigen Haltestellen an ungefährlichen Stellen;
- > Wahl der Transportunternehmung;
- > Gewährleistung der Überwachung bei Ankunft und Abfahrt der Fahrzeuge bei der Schule;
- > allgemeine Überwachung der Sicherheit der Schulkinder während der Fahrt.

Die Gemeinde ist also als Organisatorin verantwortlich für den reibungslosen Ablauf der Schülertransporte. Im Rahmen der oben definierten Aufgaben muss sie alle Massnahmen ergreifen, die der Unfallverhütung dienen. Die EKSD empfiehlt den Gemeinden, eine Haftpflichtversicherung abzuschliessen, welche die entsprechenden Risiken abdeckt.

Bei anderen Transporten als den in der Schulgesetzgebung anerkannten (Lager, Exkursionen, Schwimmbad usw.) hat die Gemeinde die gleichen Verantwortlichkeiten.

5.3. Versicherungen

In Bezug auf die Versicherungen (Haftpflicht, Kasko, Insassenversicherung) hängt die Situation davon ab, wie die örtliche Behörde den Transport organisiert.

5.3.1. Beförderung durch ein Unternehmen, das gewerbsmässig transportiert

Die Versicherungen für Fahrer und Fahrzeug werden von der Transportunternehmung abgeschlossen, auf die das Fahrzeug lautet. Die Gemeinde kann Einsicht in die Versicherungsverträge verlangen. Das fragliche Unternehmen ist zudem haftbar für Fahrer und Zustand des Fahrzeugs. Diese Lösung hat den Vorteil, dass sie den Kindern optimale Sicherheit bietet und die Gemeinde bezüglich Fahrer und Fahrzeug nicht haftbar macht.

5.3.2. Beförderung durch einen privaten Transporteur mit eigenem Bus

Die Versicherungen für Fahrer und Fahrzeug werden vom Transporteur abgeschlossen, auf den das Fahrzeug lautet. Die Gemeinde kann Einsicht in die Versicherungsverträge verlangen. Der Transporteur ist zudem haftbar für den Zustand seines Fahrzeugs, was allerdings nicht ausschliesst, dass die Gemeinde das Fahrzeug, insbesondere die Platte, überprüft. Die Gemeinde wählt eine vertrauenswürdige Person aus, die für den Schülertransport rundum geeignet ist.

5.3.3. Beförderung durch die lokale Behörde mit eigenem Bus und Fahrer

Die Gemeinde schliesst die Versicherungen für Fahrer und Fahrzeug selbst ab. Sie ist für den Fahrer und den Zustand des Fahrzeugs haftbar. Sie wählt eine vertrauenswürdige Person aus, die für den Schülertransport rundum geeignet ist.

5.3.4. Beförderung durch Eltern

Eltern, die bereit sind, Schüler in ihrem Privatfahrzeug zu befördern, müssen alle nötigen Versicherungen abgeschlossen haben. Bei anerkannten Schülertransporten haben die Eltern, welche die Fahrten übernehmen, Anrecht auf eine Entschädigung. Die Gemeinde achtet soweit wie möglich darauf, dass die Kinder einer vertrauenswürdigen Person anvertraut werden.

5.4. Im Schadenfall

Allfällige Schäden an Drittpersonen werden in erster Linie von der Haftpflichtversicherung des fehlbaren Fahrzeughalters übernommen. Die Insassen der betroffenen Fahrzeuge sind ebenfalls durch diese Versicherung gedeckt. Trotzdem wird der Abschluss einer Insassenversicherung empfohlen. Diese kann die Leistungen der Haftpflichtversicherung des Fahrzeughalters ergänzen. In Ergänzung zur Unfallversicherung des Fahrzeugführers deckt sie zudem die Schäden, die der Fahrzeugführer erleidet. Es ist aber sinnvoll, sich bei den Versicherungsgesellschaften nach den allgemeinen Versicherungsbedingungen insbesondere hinsichtlich der Grobfahrlässigkeit zu erkundigen, bei der nicht immer Versicherungsleistungen gewährt werden.

Zudem könnte die Haftpflichtversicherung des Fahrzeughalters oder eine andere Versicherung (z. B. die Unfallversicherung) nach der Entschädigung der Geschädigten bei Grobfahrlässigkeit auf den Fahrzeugführer Rückgriff nehmen. Sie könnte auch auf die Gemeinde Rückgriff nehmen und ihr die Verantwortung für den Schaden zuweisen, der durch den Transporteur in Ausübung seiner Funktion verursacht wurde. Die Gemeinde kann sich allerdings schützen, indem sie Entlastungsbeweise anführt; sie ist nicht für Schäden haftbar, wenn sie nachweisen kann, dass sie angesichts der Umstände die nötige Sorgfalt hat walten lassen, um den Schaden abzuwenden, oder dass auch bei Anwendung der nötigen Sorgfalt der Schaden nicht hätte verhindert werden können. Eine allfällige Haftung der Gemeinde schliesst eine persönliche Haftung des Fahrzeugführers oder eines Dritten nicht aus.

Verfügt die lokale Behörde über einen eigenen Bus und Fahrer, ist die Situation insofern speziell, als der Transporteur in einem solchen Fall zum Gemeindepersonal gehört. In diesem Fall kommt das Gesetz vom 16. September 1986 über die Haftung der Gemeinwesen und ihrer Amtsträger zur Anwendung. Die Gemeinde haftet somit für den Schaden, den die von ihr angestellte Person in Ausübung ihres Amtes Dritten widerrechtlich zufügt. Der Gemeinde steht der Rückgriff diese Person nur dann zu, wenn diese den Schaden durch vorsätzliche oder grobfahrlässige Verletzung seiner Amtspflichten verschuldet hat.

Die strafrechtlichen Folgen eines allfälligen Unfalls sind im Strassenverkehrsgesetz festgelegt. Die strafrechtliche Haftung ist eine persönliche Haftung, die nur vom Schuldigen, meist dem Fahrzeugführer, übernommen werden kann.

5.5. Besondere Fälle

5.5.1. Beförderung durch Lehrpersonen

Lehrpersonen, die in Ausübung ihrer Funktion mit Genehmigung der Schulkommission oder des Schulinspektors Kinder in ihrem privaten Fahrzeug fahren, können im Fall eines Fahrzeugschadens bei der EKSD Antrag auf Entschädigung stellen. Diese deckt, nach Abzug von 200 Franken, die Gesamtheit oder einen Teil des Schadens bzw. der Franchise und eines allfälligen Bonusverlustes bei der Kaskoversicherung. Bei Grobfahrlässigkeit ist eine Rückerstattung ausgeschlossen. Allfällige Schäden an Drittpersonen werden von der Fahrzeug-Haftpflichtversicherung der Lehrperson übernommen. Die EKSD erstattet der Lehrperson die Franchise und den Bonusverlust, wobei die Fälle von Grobfahrlässigkeit vorbehalten bleiben.

5.5.2. Beförderung durch Eltern

Ähnliche Vereinbarungen können auch zwischen einer Gemeinde und Eltern, die Schüler befördern, abgeschlossen werden, insbesondere wenn die Eltern diesen Dienst nicht nur gelegentlich leisten. So kann sich die Gemeinde bereit erklären, den betroffenen Eltern im Fall eines Schadens, der am eigenen Fahrzeug oder gegenüber anderen verursacht wird, die ganze Franchise oder einen Teil davon und einen allfälligen Bonusverlust bei der Privatversicherung zu übernehmen, auch wenn die Haftbarkeit nicht erwiesen ist. Gemeinden, die regelmässig Eltern nicht nur für den Schülertransport, sondern auch für andere schulische Aktivitäten (Leiter, Begleitpersonen) einsetzen, können zudem eine globale Haftpflichtversicherung zur Deckung von Schäden abschliessen, die die Eltern gegenüber anderen verursachen.

5.5.3. Transporte in Autobussen

Wenn die örtlichen Schulbehörden ein privates Unternehmen damit beauftragen, ihre Schulkinder in ein Ski- oder Schullager zu transportieren, können sie aus Sicherheitsgründen verlangen, dass:

- > das beauftragte Unternehmen eine gültige Zulassungsbewilligung für den Personenverkehr vorweist;
- > das eingesetzte Fahrzeug idealerweise vor dem 30. September 1999 in Verkehr gesetzt wurde und damit über ein Antiblockiersystem (ABS) und Sicherheitsgurten auf allen Sitzplätzen verfügt;
- > der Fahrzeuglenker, vor der Abfahrt, seinen Führer- und seinen Fähigkeitsausweis («Ausweis 95») vorweist.

Darüber hinaus können die Schulbehörden im Fahrzeugausweis nachprüfen, ob die letzte technische Kontrolle nicht länger als ein Jahr zurückliegt.

6. Einrichtungen – Sicherheit – Unfallverhütung

6.1. Rechtsgrundlagen

- > Strassengesetz vom 15. Dezember 1967 (StrG) und sein Ausführungsreglement vom 7. Dezember 1992 (ARStrG).
- > Strassenverkehrsgesetz des Bundes vom 19. Dezember 1958 (SVG).
- > Verkehrsregelverordnung des Bundes vom 13. November 1962 (VRV).
- > Signalisationsverordnung des Bundes vom 5. September 1979 (SSV).

6.2. Der Schulweg, ein Teil des Kinderalltags

Sich zu Fuss oder auf dem Fahrrad zur Schule oder zur Bushaltestelle zu begeben ist in jeder Hinsicht wertvoll für die Kinder. Der Transport im Auto sollte die Ausnahme sein.

Kinder müssen die Erfahrung des Schulweges machen; dieser bildet einen wichtigen Abschnitt im Tagesablauf. Sie lernen so, ihre Zeit einzuteilen, und sie können ausserdem ihre Umwelt erforschen. Sie lernen auch, wie sie sich als Fussgänger oder Velofahrer verhalten müssen.

6.3. Die Grenzen des Kindes als Verkehrsteilnehmer

Wegen ihrer geringen Grösse und eingeschränkten visuellen Wahrnehmungsfähigkeiten sehen Kinder herannahende Fahrzeuge oft nur schlecht. Ausserdem können Kinder Distanzen nur schlecht einschätzen und die Quelle eines Geräusches nur mit Mühe orten. Kinder sind darüber hinaus zu impulsiv, als dass sie sich als Fussgänger oder Velofahrer perfekt verhalten könnten. Und schliesslich darf nicht vergessen werden, dass grosse Unterschiede zwischen verschiedenen Kindern im gleichen Alter bestehen können.

Aus all diesen Gründen liegt die Verantwortung für die Vermeidung von Unfällen eindeutig bei der erwachsenen Person, die das Fahrzeug führt; diese muss die Reaktion eines Kindes vorwegnehmen, indem sie die Geschwindigkeit reduziert und jederzeit bereit ist, anzuhalten. Der erwachsenen Person muss auch bewusst sein, dass die Kinder lernen, erst loszulaufen, wenn die Räder stillstehen. Am Fussgängerstreifen ist deshalb immer vollständig anzuhalten; die Kinder sollen nicht mit Handzeichen ermuntert werden, die Strasse schon vorher zu überqueren.

Die Eltern können dem Kind sehr helfen, indem sie mit ihm den Schulweg vor Schulbeginn und/oder die ersten Tage nach Schulbeginn mehrere Male abgehen, ihm ruhig erklären, welche Gefahren sich ergeben können, und ihm Zeit lassen, sich an die neue Situation zu gewöhnen. Insbesondere im Winter müssen die Kinder so gekleidet sein, dass sie gut sichtbar sind (helle Kleider und reflektierende Materialien).

Kinder ahmen die guten, aber auch die schlechten Verhaltensweisen der erwachsenen Personen nach. Diese müssen sich deshalb sowohl für die eigenen Kinder als auch für die anderen vorbildlich verhalten. Wenn eine erwachsene Person die Strasse bei Rotlicht oder ausserhalb des Fussgängerstreifens überquert und nichts Schlimmes passiert, schliesst das Kind daraus, dass es das auch tun darf.

6.4. Streckenführung und Haltestellen des Schulbusses

6.4.1. Streckenführung – Fahrplan

Die Sicherheit der Streckenführung geht bei der Festlegung des Fahrplans vor. Auch sollte ohne zu zögern eine etwas längere Streckenführung gewählt werden, wenn die Sicherheit der Kinder so besser gewährleistet werden kann (Beispiel: Vermeidung eines unbewachten Bahnübergangs).

Bei der Festlegung der Streckenführung für den Schulbus ist dem Standort der Haltestellen eine besondere Beachtung zu schenken. Die Haltestellen müssen die Wohnquartiere optimal erschliessen (in einem Umkreis von rund 300 m) und sich dort befinden, wo möglichst sichere Fussgängerverbindungen zusammenlaufen.

Allgemein gilt aus Sicherheitsgründen, dass bei der Bestimmung der Haltestellen bzw. der Streckenführung Strassen mit geringer Bedeutung für den Strassenverkehr (Erschliessungsstrassen) vorzuziehen sind.

6.4.2. Haltestellen

Die Halte der Schulbusse sollen vorrangig an den Haltestellen des Linienverkehrs (städtische und regionale Buslinien) erfolgen. Fehlt eine solche Haltestelle, kann eine schulbuseigene Haltestelle definiert werden, wobei diese weder durch Markierungen noch durch eine Tafel kenntlich gemacht werden muss.

Die Bushaltestellen sind nach Möglichkeit ausserhalb der Fahrbahn vorzusehen. Dabei müssen der Typ des Fahrzeugs (Länge), die allenfalls notwendigen Manöver und der Unterhalt (namentlich im Winter) berücksichtigt werden.

Auf Erschliessungsstrassen mit wenig Verkehr sind Fahrbahnhaltestellen zulässig, sofern folgende Anhaltesichtweiten eingehalten werden: 25 m bei 30 km/h, 50 m bei 50 km/h, 65 m bei 60 km/h und 110 m bei 80 km/h (Quelle: VSS SN 640 090b, Juli 2001).

In der Nähe eines Fussgängerstreifens sollen die Busse möglichst nach dem Fussgängerstreifen halten, damit sie die Fussgänger für die Automobilisten (in beide Richtungen) nicht verdecken.

Für eine Schulbushaltestelle auf einer Kantonsstrasse muss die Gemeinde vorgängig eine Bewilligung beim Tiefbauamt einholen.

6.4.3. Warteraum

Die Haltestellen müssen über einen Warteraum verfügen, dank dem die Schulkinder an einem sicheren Ort und ohne die anderen Fussgänger zu stören auf den Bus warten können. Befindet sich die Haltestelle auf einem Platz, kann auf dem Boden eine Linie markiert werden, hinter der die Kinder warten müssen, bis der Bus stillsteht.

Die Warteräume müssen sich in jedem Fall ausserhalb der Fahrbahn befinden. Sie müssen komfortabel sein (Belag, Neigung usw.) und gross genug, um alle Schulkinder aufnehmen zu können. Die Warteräume sollten nach Möglichkeit beleuchtet und mit einem Unterstand ausgestattet sein.

Es können auch sichere Veloparkplätze eingerichtet werden, wobei bei der Ausgestaltung darauf zu achten ist, dass die ankommenden oder weggehenden Velofahrer die anderen Personen nicht behindern.

6.4.4. Ein- und Aussteigen

Die Kinder warten, dass der Bus anhält, bevor sie sich ihm nähern. Sie lassen die Passagiere aussteigen, bevor sie einsteigen, und vermeiden Rempelen.

Der Fahrzeugführer achtet bei der Türschliessung darauf, dass sämtliche Kinder ein- oder ausgestiegen sind. Er fährt erst los, wenn alle Kinder sitzen und angeschnallt sind.

Fahrzeugführer dürfen gekennzeichnete Schulbusse, die halten, um die Kinder ein- oder aussteigen zu lassen, und die Warnblinklichter eingeschaltet haben, nur langsam und besonders vorsichtig überholen; nötigenfalls müssen sie halten (Art. 6 Abs. 5 und 23 Abs. 3 Bst. a VRV).

6.4.5. Im Bus

Die Schulkinder müssen angeschnallt sitzen bleiben. Sie dürfen den Fahrzeugführer in keiner Weise stören.

6.4.6. Nach der Abfahrt des Busses

Fehlen Fussgängerstreifen, warten die Kinder hinter dem Bus, bis dieser abfährt, ehe sie die Strasse überqueren (bessere Sicht). Hat es einen Fussgängerstreifen, benützen sie ihn. Auch wenn sie bei Fussgängerstreifen Vortritt haben, dürfen sie nicht einfach draufloslaufen.

6.5. Schulweg zu Fuss

6.5.1. Planung

Bei einer Gesamtrevision des Ortsplans (OP) ist die Frage der Schulwege zu analysieren. Dies gilt namentlich bei der Einzonung von neuen Quartieren.

Die geplanten Einrichtungen (Trottoirs, Umbau von Knoten) müssen im Gemeinderichtplan aufgeführt sein.

6.5.2. Beurteilung der Gefährlichkeit des Schulweges

Die örtlichen Schulbehörden befinden nach Artikel 11 RSchG über die Gefährlichkeit des Schulweges. Sie können hierfür ein spezialisiertes Büro oder die Beratungsstelle für Unfallverhütung (bfu) beiziehen. Auch das Amt für Mobilität kann der Gemeinde bei der Validierung ihrer Planung beratend zur Seite stehen oder zwischen Gemeinde und Privatpersonen schlichten.

Bei der Beurteilung der Gefährlichkeit des Schulweges müssen folgende Elemente berücksichtigt werden: die Eigenheiten der Strasse (Kategorie, Breite), der motorisierte Verkehr (durchschnittlicher Tagesverkehr, Geschwindigkeiten) und die Eigenheiten der Fussgängerverbindung (Beleuchtung, seitliche Hindernisse, Querungen, Neigung usw.).

In der Regel wird diese Analyse strassenabschnittsweise vorgenommen. Wird ein Abschnitt des Schulweges als gefährlich eingestuft, so gilt der gesamte Schulweg als gefährlich.

6.5.3. Empfehlungen zur Route

Der kürzeste Weg ist nicht unbedingt der sicherste. Bei einer Verlängerung der Strecke von über 20 % ist die Verbindung jedoch nicht mehr attraktiv (vgl. VSS SN 640 070, 1. Februar 2009).

Schulwege auf einem Trottoir mit Standardabmessungen (Breite von 1,65 m nach Art. 25 ARStrG) können nicht als «besonders gefährlich» eingestuft werden, auch wenn sie an bestimmten Stellen gewisse Schwierigkeiten aufweisen (z. B. Strassenquerung).

Schulwege auf der Fahrbahn (Mischnutzung) sind grundsätzlich nur auf Erschliessungsstrassen zulässig. Der Gemeinderichtplan gibt Auskunft über die Kategorie der Strassen.

Für die Sicherheit der Fussgänger müssen auf der gesamten Strecke folgende Anhaltesichtweiten eingehalten werden: 25 m bei 30 km/h, 50 m bei 50 km/h, 65 m bei 60 km/h und 110 m bei 80 km/h (Quelle: VSS SN 640 090b, Juli 2001).

Eine Strasse, die nur auf einer Seite günstige Bedingungen bietet (z. B. Vorhandensein eines Banketts), kann durchaus für eine Fussgängerverbindung vorgesehen werden.

Durch Markierungen gekennzeichnete Fussgängerlängsstreifen bieten im Vergleich zu einer baulichen Trennung der Fussgängerbereiche (z. B. Trottoir) keinen ausreichenden Schutz. Sie werden deshalb nur als Übergangslösung bis zum Bau eines definitiven Trottoirs geduldet.

Die Fussgängerverbindung muss so definiert werden, dass die Strassen vorrangig bei Fussgängerstreifen überquert werden können. In den Tempo-30-Zonen, in denen in aller Regel keine Fussgängerstreifen markiert werden, und ausserorts muss die Querung der Strasse an den Orten mit guten Sichtverhältnissen erfolgen.

6.5.4. Pedibus

Mit dem Pedibus, dem Schulbus zu Fuss, werden die jüngeren Kinder Schritt für Schritt darauf vorbereitet, den Weg zur Schule allein zu gehen: Die Kinder gehen gemeinsam zu Fuss zur Schule, von einem Erwachsenen geführt, wobei die Eltern der eingeschriebenen Kinder die Begleitung abwechslungsweise übernehmen.

Die Route, Haltestellen und Fahrpläne werden von den Eltern festgelegt.

Seit 2010 informiert die Freiburger Koordinationsstelle (ein Ableger der Westschweizer Koordinationsstelle) über dieses Konzept und fördert das Einrichten, Betreiben und Aufrechterhalten von Pedibus-Linien im gesamten Kanton.

Zur Information der Eltern, die eine Pedibus-Linie ins Leben rufen wollen oder die ihr Kind einschreiben möchten, stellt die Koordinationsstelle nützliche Dokumente gratis zur Verfügung. Auch über die Unfall- und Haftpflichtversicherung der bfu für Begleitpersonen gibt sie Auskunft.

6.5.5. Verkehrsdienst

Die Gemeinde kann bei Bedarf Kinder oder Erwachsene als Verkehrshelferinnen und Verkehrshelfer einsetzen, um namentlich in der Nähe der Schulen die von den Kindern besonders stark frequentierten Fussgängerstreifen auf Strassen mit hohem Verkehrsaufkommen sicherer zu gestalten.

Die Verkehrsregelung durch Schüler-, Werk- und Kadetten-Verkehrsdienste bedarf der Bewilligung der Kantonspolizei. Diese trifft die erforderlichen Anordnungen; sie kann ihre Befugnisse an die örtliche Polizeibehörde delegieren (Art. 67 Abs. 3 SSV).

Die Kantonspolizei bildet die Verkehrshelferinnen und Verkehrshelfer aus, stellt ihnen die adäquate Ausrüstung (namentlich Sicherheitsgilets) zur Verfügung und informiert die Gemeinde über die Kollektivunfall- und Haftpflichtversicherung der bfu.

6.6. Schulweg auf dem Fahrrad

In Anwendung von Artikel 19 SVG dürfen Kinder Rad fahren, sobald sie im schulpflichtigen Alter sind, und zwar ohne einer Prüfung unterworfen zu sein. Die Kantonspolizei führt für alle Kinder der vierten Primarklasse des Kantons einen Velokurs durch (1 Lektion Theorie und 2 Lektionen Praxis).

Auf dem Zweirad darf nicht nebeneinander gefahren werden. Es müssen die vorhandenen Radstreifen und -wege benutzt werden. Die Trottoirs und Fusswege sind grundsätzlich für die Fussgänger reserviert. Dort, wo die Breite der Verkehrsfläche für die Fussgänger einerseits und die Zahl der Benutzer andererseits das Nebeneinander ohne viele Interaktionen zwischen den Benutzern ermöglichen, kann das Rad fahren im Schrittempo erlaubt werden. Diese Trottoirs und Fussgängerwege bzw. -zonen sind mit einer entsprechenden Zusatztafel signalisiert.

Der Schulweg kann bis zur Schule oder Bushaltestelle auf dem Zweirad zurückgelegt werden, sofern es sich um Strassen mit einem geringen Verkehrsaufkommen handelt. Bei den Schulen und gegebenenfalls bei den Bushaltestellen sind sichere Veloparkplätze vorzusehen.

Stark befahrende Strassen müssen möglichst auf Fussgängerstreifen überquert werden, wobei das Kind absteigt und die Strasse zu Fuss überquert.

Nach dem Vorbild des Pedibus kann auch ein Velobus organisiert werden.

6.7. Trottinets, Rollschuhe und ähnliche Geräte

Nach Artikel 50 VRV dürfen fahrzeugähnliche Geräte (Trottinets, Rollschuhe usw.) an folgenden Orten als Verkehrsmittel verwendet werden: auf den für die Fussgänger bestimmten Verkehrsflächen, auf Radwegen sowie auf der Fahrbahn von verkehrsberuhigten und verkehrsarmen Strassen.

Kinder im vorschulpflichtigen Alter dürfen fahrzeugähnliche Geräte einzig auf den für die Fussgänger bestimmten Verkehrsflächen oder in Begleitung einer erwachsenen Person als Verkehrsmittel verwenden.

Auf jeden Fall müssen sie die für Fussgänger geltenden Verkehrsregeln einhalten und diesen den Vortritt gewähren.

6.8. In der Nähe von Schulen

In der Nähe von Schulen müssen die für Fahrzeuge (Schulbus, Strassenverkehr) bzw. Fussgänger reservierten Flächen sorgfältig voneinander abgegrenzt werden, um die Überwachung und Organisation zu vereinfachen und vor allem die Sicherheit aller Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmer zu gewährleisten.

6.8.1. Bushaltestelle

Die Bushaltestelle muss sich in unmittelbarer Nähe der Schule befinden (gilt insbesondere für Kindergarten und Primarschulen), sodass die Schulkinder keine Strasse überqueren müssen, um zur Schule zu gelangen.

Diese Zone muss gross genug sein, um allenfalls nötige Wendemanöver zuzulassen.

Sie muss gross genug sein, um bei Bedarf von grösseren Bussen (z. B. Reisebusse für Studienreisen) benutzt werden zu können.

6.8.2. Veloparkierung

In der nahen Umgebung der Schulen werden sichere Veloparkplätze empfohlen. Der Bedarf an Abstellfeldern wird gemäss VSS-Norm SN 640 065 vom 1. August 2011 ermittelt. Sie müssen möglichst nahe beim Gebäudeeingang sein und sind im Idealfall überdeckt.

Auch für fahrzeugähnliche Geräte (Trottinetts usw.) sind bei einer entsprechenden Nachfrage Einrichtungen für das Abstellen denkbar.

6.8.3. Kurzzeitparkierungsmöglichkeiten

Die Lage und Gestaltung der Parkplätze für Eltern, die ihre Kinder mit dem Auto zur Schule fahren, ist ebenfalls wichtig, auch wenn von Elterntaxis dringend abgeraten wird; denn Eltern, die ihre Kinder zur Schule chauffieren, erhöhen die Unsicherheit beim Schulhaus, weil sie den Automobil- und Fussgängerverkehr stören; mit ihren Manövern gefährden sie ausserdem ihre und andere Kinder.

Die Kurzzeitparkplätze für das Bringen oder Abholen der Kinder dürfen sich nicht in den Warte- und Durchgangszonen der Kinder befinden. Um attraktiv zu sein, müssen sie:

- > an einem Ort sein, der nicht allzu weit von der Schule entfernt und über eine sichere Fussgänger Verbindung mit dem Schulhaus verbunden ist (damit die Kinder diesen letzten Abschnitt alleine gehen können), und der auch mit einem Kinderwagen und für Personen (auch Kinder) mit Behinderungen zugänglich ist;
- > dergestalt sein, dass ein Minimum an Manövern für das Parkieren nötig ist (damit wird die Sicherheit, der aufgrund ihrer geringen Körpergrösse gefährdeten Kinder erhöht);
- > in Bezug auf ihre Lage und Ausgestaltung so sein, dass sie den Strassenverkehr nicht behindern.

6.8.4. Signalisation und Markierung

Die Einrichtung einer speziellen Zone (Tempo-30-, Begegnungs- oder Fussgängerzone) im Schulhausbereich kann die Sicherheit erhöhen.

- > In Tempo-30-Zonen muss besonders vorsichtig und rücksichtsvoll gefahren werden. Die Höchstgeschwindigkeit beträgt 30 km/h.
- > In Begegnungszonen sind Fussgänger gegenüber den Fahrzeugführern vortrittsberechtigt; sie dürfen jedoch die Fahrzeuge nicht unnötig behindern. Die Höchstgeschwindigkeit beträgt 20 km/h.
- > Fussgängerzonen sind den Fussgängern und Benützern von fahrzeugähnlichen Geräten vorbehalten. Wird ausnahmsweise beschränkter Fahrzeugverkehr zugelassen (etwa für

Schulbusse), darf höchstens im Schritttempo gefahren werden. Eine solche Ausnahme wird mit einer Zusatztafel signalisiert.

Auf Hauptstrassen sollte die Wirksamkeit einer Blinklichtanlage oder des Signals «Achtung Kinder» nicht überschätzt werden; diese können nämlich das Kind in falsche Sicherheit wiegen und dazu führen, dass es sich weniger vorsichtig verhält. Bei den Automobilisten kann sich eine Gewöhnung einstellen, die mit einer geringeren Aufmerksamkeit einhergeht. Solche Signale müssen deshalb sparsam und gezielt aufgestellt werden.

7. Ansprechpersonen

> Personenbeförderung: kantonale Bewilligungen

Jean-Luc Telley, Verwaltungsadjunkt
jean-luc.telley@fr.ch, T + 41 26 304 14 22
Amt für Mobilität MobA
Chorherrengasse 17, 1701 Freiburg
T +41 26 304 14 33, F +41 26 304 14 35, www.fr.ch/moba

> Finanzierung: Kantonsbeitrag

Félix Kaufmann, Verantwortlicher Schülertransporte
felix.kaufmann@fr.ch, T + 41 26 305 12 55
Amt für Ressourcen RA
Rue de l'Hôpital 1, 1701 Freiburg
T +41 26 305 12 36, F +41 26 305 12 38, www.fr.ch/ra

> Fahrpersonal – Fahrzeuge

Thomas Waeber, Abteilungsleiter Technik
thomas.waeber@ocn.ch, T +41 26 484 55 06
Amt für Strassenverkehr und Schifffahrt ASS
Route de Tavel 10, Postfach 192, 1707 Freiburg
T +41 26 484 55 55, F +41 26 484 55 78, www.ocn.ch

> Haftung – Versicherungen

Sandra Galley, Juristische Beraterin
sandra.galley@fr.ch, T +41 26 305 12 21
Direktion für Erziehung, Kultur und Sport EKSD
Generalsekretariat
Rue de l'Hôpital 1, 1701 Freiburg
T +41 26 305 12 22, F +41 26 305 12 14, www.fr.ch/eksd

Felix Kaufmann, Juristischer Berater
felix.kaufmann@fr.ch, T +41 26 305 12 55
Direktion für Erziehung, Kultur und Sport EKSD
Generalsekretariat
Rue de l'Hôpital 1, 1701 Freiburg
T +41 26 305 12 22, F +41 26 305 12 14, www.fr.ch/eksd

Jacques Peiry, Jurist
jacques.peiry@fr.ch, T +41 26 305 32 39
Amt für Personal und Organisation POA
Rue Joseph-Piller 13, 1701 Freiburg
T +41 26 305 32 52, F+41 26 305 32 49, www.fr.ch/poa

> Einrichtungen – Sicherheit – Unfallverhütung

Jasmine Montel-Cambou, Sektorchefin
jasmine.montel-cambou@fr.ch, T + 41 26 304 14 24
Amt für Mobilität MobA
Chorherrengasse 17, 1701 Freiburg
T +41 26 304 14 33, F +41 26 304 14 35, www.fr.ch/moba

Dominique Sallin, Adj, Chef der Sektion Verkehrserziehung
dominique.sallin@fr.ch, T + 41 26 305 20 30
Verkehrspolizei: Verkehrserziehung
Ch. de la Madeleine 8, 1763 Granges-Paccot
T +41 26 305 20 30, F +41 26 305 20 89, www.polizeifr.ch

Vigdis Sandoz-Hansen, Koordinatorin Pedibus Freiburg
pedibus.fribourg@ate.ch, T + 41 26 915 30 74
Pédibus Fribourg – Bureau-conseil ATE
Malamoillie 1, 1643 Gumefens
www.ate.ch/fr/nos-themes/securite-routiere/pedibus.html

8. Anhang

8.1. Merkblatt betreffend Sicherheitsgurten



Bundesamt für Strassen • Office fédéral des routes
Ufficio federale delle strade • Uffizi federal da vias

ASTRA • OFROU
USTRA • UVIAS

Eidg. Dep. für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation • Dép. fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication
Dip. federale dell'ambiente, dei trasporti, dell'energia e delle comunicazioni • Dep. federal da l'ambient, dals transports, da l'energia e da la comunicaziun

3003 Bern, 2. Dezember 2005 Bon/Gat

Merkblatt

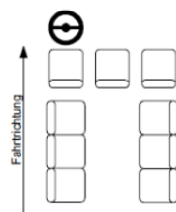
betreffend

Sicherheitsgurten auf Längsbänken und Sitzplätzen für Kinder (am Beispiel von Kleinbussen)

Begriffsdefinitionen:

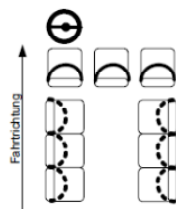
Umbau: Darunter ist der nachträgliche Einbau bzw. die Abänderung von Sitzen/Sitzbänken zu verstehen.

Nachrüstung: Darunter ist der Einbau von Sicherheitsgurten an bestehende Sitze/Sitzbänke zu verstehen.



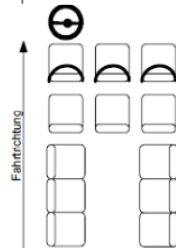
Kleinbusse, die vor dem 1.1.1976 in Verkehr gesetzt wurden, müssen über keine Sicherheitsgurten verfügen.

Dies bedeutet, dass auch Längsbänke und Kindersitzplätze nicht mit Sicherheitsgurten aus- bzw. nachgerüstet werden müssen, ausser wenn ein Umbau nach dem 1.3.2006 vorgenommen wird.

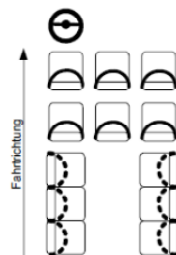


Kleinbusse, die ab dem 1.1.1976 in Verkehr gesetzt wurden, müssen auf den **vorderen** Sitzen mit Sicherheitsgurten ausgerüstet sein.

Dies bedeutet, dass bei solchen Fahrzeugen, bei einem Umbau ab dem 1.3.2006, grundsätzlich auch Längsbänke und Kindersitzplätze mit Sicherheitsgurten ausgerüstet werden müssen. Fahrzeuge, bei denen der Umbau früher erfolgt ist, sind bis spätestens 1.1.2010 nachzurüsten.



Bei einer Konfiguration, bei welcher nach vorne gerichtete Sitzplätze für Erwachsene vorhanden sind, die keine Sicherheitsgurten benötigen (z.B. eine hintere Sitzreihe), müssen Längsbänke und Kindersitzplätze nicht mit Sicherheitsgurten nachgerüstet werden, ausser wenn ein Umbau nach dem 1.3.2006 vorgenommen wird.



In Kleinbussen, die ab dem 1.10.1999 typengenehmigt bzw. ab dem 1.10.2001 importiert oder in der Schweiz hergestellt wurden, müssen alle nach vorne und hinten gerichteten Sitze mit Sicherheitsgurten ausgerüstet sein.

Dies bedeutet, dass bei solchen Fahrzeugen Längsbänke und Kindersitzplätze, bei einem Umbau ab dem 1.3.2006, mit Sicherheitsgurten ausgerüstet werden müssen. Fahrzeuge, bei denen der Umbau früher erfolgt ist, sind bis spätestens 1.1.2010 nachzurüsten.

Der Nachweis über die Festigkeit der Gurtverankerungspunkte muss nicht erbracht werden für Fahrzeuge, welche vor dem 1. März 2006 in Verkehr gesetzt oder entsprechend umgebaut wurden **und** nachweislich vor dem 1. Januar 2010 freiwillig mit Sicherheitsgurten ausgerüstet werden. Freiwillig eingebaute Sicherheitsgurten müssen eine Schutzwirkung entfalten können, typengenehmigt und zweckmässig angeordnet sein. Ihre Verankerungen müssen genügend stark sein.

Bern, 2. Dezember 2005/Gat

8.2. Argumentarium zum Thema Schülertransporte und CZV



Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

Eidgenössisches Departement für
Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK

Bundesamt für Strassen ASTRA

Argumentarium zum Thema Schüler-/Arbeiter-/Behindertentransporte und CZV

Rechtliche Grundlagen

Es gilt der Grundsatz, dass Personen, die mit der Kategorie D bzw. Unterkategorie D1 Personentransporte durchführen, den Fähigkeitsausweis benötigen (Art. 2 Abs. 1 CZV). In Artikel 3 CZV werden die Ausnahmen aufgeführt, die der CZV nicht unterstehen. Anders als bei der ARV oder der VPK ist die Berufsmässigkeit¹ oder Gewerbsmässigkeit² kein Kriterium, ob jemand der CZV unterstellt ist oder nicht, sondern es kommt darauf an, in welchem Zusammenhang die Transporte durchgeführt werden.

Grundsätzlich ist also der Fähigkeitsausweis für Personentransport zu erwerben, wenn man mit Fahrzeugen mit mehr als acht Sitzplätzen ausser dem Fahrersitz Personentransporte durchführt. Keinen Fähigkeitsausweis braucht es

- für private³ Fahrten,
- für Fahrzeuge mit einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit bis 45 km/h,
- für Militär, Polizei, Feuerwehr, Zollverwaltung, Zivilschutz,
- für Probe- oder Überführungsfahrten,
- in Notfällen oder für Rettungsmassnahmen,
- für Lern-, Übungs- oder Prüfungsfahrten,
- zum Transport von Material oder Ausrüstung zur Berufsausübung, sofern das Führen des Fahrzeugs im Durchschnitt einer Woche höchstens die Hälfte der Arbeitszeit in Anspruch nimmt,
- im werkinternen Verkehr.

Schülertransporte, die mit Fahrzeugen mit mehr als 8 Sitzplätzen ausser dem Fahrersitz durchgeführt werden, fallen nicht unter die Ausnahmen. Also muss der Fähigkeitsausweis erworben werden, unabhängig davon, ob es sich um gewerbsmässige bzw. berufsmässige Fahrten handelt oder nicht. Dasselbe gilt für Behinderten- und Arbeitertransporte.

Personen, welche die Unterkategorie D1 nach dem Umtausch des blauen Führerausweises mit dem Zusatz 106 3.5 t erhalten haben, unterstehen der CZV ebenfalls, wenn sie mit Fahrzeugen mit über acht Sitzplätzen ausser dem Fahrersitz Personentransporte durchführen, die nicht unter die Ausnahmen fallen. Das Gewicht des Fahrzeugs spielt keine Rolle. Dasselbe gilt für Personen, die den blauen Ausweis nicht umgetauscht haben und mit der altrechtlichen Kategorie D2 solche Transporte durchführen.

Auch mit dieser Fahrberechtigung muss deshalb für Schüler-, Arbeiter- und Behindertentransporte der Fähigkeitsausweis erworben werden. Die Beschränkung der Fahrberechtigung auf Fahrzeuge von maximal 3.5t Gewicht bleibt, und auch die Tatsache, dass man diese Fahrzeuge nur nicht-berufsmässig fahren darf.

Die Bestimmungen, die sich aufgrund der Vorschriften der ARV 1 und 2 ergeben, gelten unabhängig von der CZV.

¹ Definition: http://www.admin.ch/ch/d/sr/822_222/a3.html

² Definition: http://www.admin.ch/ch/d/sr/744_11/a3.html

³ Als Fahrten zu privaten Zwecken gelten Transporte von Personen, mit denen der Fahrzeugführer unabhängig vom Zweck der Fahrt auch persönlich verbunden ist.

Weitere Argumente

Die Fahrer und Fahrerinnen von Schüler-, Arbeiter- und Behindertentransporten tragen eine besondere Verantwortung. Anders als bei Privatfahrten können die Mitfahrenden oder deren Eltern nicht darüber entscheiden, wer am Steuer sitzt, und ob sie je nach dem mitfahren wollen bzw. ihr Kind mitfahren lassen oder lieber darauf verzichten. Die Passagiere nehmen eine Dienstleistung in Anspruch, auch wenn sie diese nicht extra etwas kostet, und sind darauf angewiesen, dass sie vom Chauffeur sicher von A nach B gebracht werden. Sie haben deshalb ein Anrecht darauf, dass der Fahrer bzw. die Fahrerin gut ausgebildet ist. Es wäre zudem schwer nachzuvollziehen, wenn derjenige, der Bananen oder Alteisen transportiert, nach CZV besser aus- und weitergebildet werden müsste, als derjenige, der Menschen (insbesondere Kinder) in Schulbussen transportiert.

Wer die CZV-Prüfung für Personentransport ablegt, wird in den folgenden Gebieten geprüft: Strassenverkehrsvorschriften, Fahrzeugtechnik, Fahrzeug lenken, Personen transportieren, Verantwortung des Fahrers bzw. der Fahrerin und ausserordentliche Situationen. Die dafür notwendige Ausbildung geht wesentlich weiter als die "normale" Fahrausbildung für die Führerprüfung. In den Weiterbildungen werden die genannten Themen vertieft, aktualisiert und aufgrund der Praxiserfahrung der Kursteilnehmenden diskutiert. In der immer komplexer werdenden Mobilität ist eine gute Ausbildung und eine stetige Weiterbildung sehr wichtig, um die steigenden Anforderungen des Strassenverkehrs bewältigen zu können.

Für die Schüler-, Arbeiter- und Behindertentransporte sind nicht alle Themen der CZV relevant, so sind Chauffeure von diesen Personentransporten nicht in jedem Fall von der ARV betroffen, doch in der Weiterbildung können die Kurse bedürfnisgerecht ausgesucht werden. In allen Gebieten gibt es Themen, die auch für Schüler-, Arbeiter- und Behindertentransporte sehr gewinnbringend sind (neben der ständigen Verbesserung der Fahrtechnik z. B. auch Umgang mit Fahrgästen, Verhalten in Konfliktsituationen, Verhalten bei Unfällen und Pannen, etc.). Es wird Aufgabe der Weiterbildungsstätten sein, auf diese Zielgruppe zugeschnittene Kurse anzubieten.

8.3. Mitfahren & Angurten ab 1. April 2010 / Sicherung von Kindern

Mitfahren & Angurten ab 01.04.2010 Sicherung von Kindern

Allgemeines

Mitfahren

In und auf Fahrzeugen dürfen nur so viele Personen mitgeführt werden, wie Plätze bewilligt sind.

26	Couleur Couleur Color	grou met.		
27	Places Places Posti	Total Totale Totale	7	2
				Leergewicht Poids à vide Peso a vuoto
				Nutz-Sattel Charge utile

Die Anzahl bewilligter Plätze ist aus dem Fahrzeugausweis (Feld 27) ersichtlich.

Sicherung mit Gurten

Auf allen Plätzen, die mit Sicherheitsgurten ausgerüstet sind, müssen diese auch benützt werden. Diese Pflicht gilt in allen Fahrzeugen und insbesondere auch in Reisecars, Taxis, Schulbussen, Fahrzeugen von Sportvereinen etc.¹

Angurten müssen sich Führer/-in und mitfahrende Personen jeden Alters.

Sicherung von Kindern

Verantwortlichkeit

Auf Plätzen mit Sicherheitsgurten ist der Fahrzeugführer bzw. die Fahrzeugführerin dafür verantwortlich, dass Kinder bis 12 Jahre korrekt gesichert sind.

Vorgeschriebene Sicherung ab 1. April 2010: Grundsätze

Alter/Grösse	Vorgeschriebene Sicherung
Kinder unter 12 Jahren, wenn sie kleiner als 150 cm sind	Geeignete Kinderrückhaltevorrichtung, welche gemäss der Serie 03 oder 04 des ECE Reglements Nr. 44 geprüft ist.
Kinder ab einer Körpergrösse von 150 cm	Vorhandener Sicherheitsgurt
Personen ab 12 Jahren	

Ausnahmen von der Pflicht, Kinderrückhaltevorrichtungen zu verwenden

In Gesellschaftswagen (Cars) und auf speziell für Kinder zugelassenen Sitzplätzen mit reduzierten Abmessungen gilt eine abweichende Regelung: Dort müssen Kinderrückhaltevorrichtungen nur für Kinder bis zu einem Alter von 4 Jahren verwendet werden.

Auf Sitzplätzen, welche lediglich mit einem Beckengurt ausgerüstet sind, ist die Verwendung einer Kinderrückhaltevorrichtung nur für Kinder bis zu einem Alter von 7 Jahren erforderlich.

Mitführen von mehreren Kinderrückhaltevorrichtungen

Ob auf der hinteren Sitzreihe eines Personenwagens drei Kinderrückhaltevorrichtungen gleichzeitig nebeneinander verwendet werden können, hängt wesentlich vom Fahrzeug, den verwendeten Rückhaltevorrichtungen und dem Alter bzw. dem Gewicht der Kinder ab.

Verwendung von Kinderrückhaltevorrichtungen auf den Vordersitzen

Kinder dürfen unabhängig von ihrem Alter grundsätzlich auch auf dem Beifahrersitz mitgeführt werden. Sind Airbags vorhanden, dürfen aber nach hinten gerichtete Rückhaltevorrichtungen (Reboard) nur dann verwendet werden, wenn der Airbag deaktiviert ist! Nach vorne gerichtete Rückhaltevorrichtungen dürfen auf Plätzen mit Airbag verwendet werden, wenn dies in der Bedienungsanleitung des Fahrzeugherstellers nicht ausgeschlossen ist.

¹ Ausgenommen sind Fahrzeuge des öffentlichen Verkehrs und wenige weitere Fahrten (Art. 3a Abs. 2 VRV)

Anforderungen an Kinderrückhaltevorrichtungen

Begriff

Unter den Begriff Kinderrückhaltevorrichtungen fallen Kindersitze, Sitzerhöher und Babyschalen, aber auch die in Fahrzeugsitzen integrierten speziellen Vorrichtungen für Kinder.

Prüfanforderungen

Ab dem 1. April 2010 sind nur noch Kinderrückhaltevorrichtungen zugelassen, die nach der Serie 03 oder 04 des ECE-Reglements Nr. 44 geprüft wurden. Die Serie ergibt sich aus den ersten zwei Ziffern der Genehmigungsnummer. Die Angaben können entweder auf der ECE-Prüfetikette oder direkt auf dem Sitz angebracht sein.

Kinderrückhaltevorrichtungen der Serie 01 oder 02 dürfen ab dem 1. April 2010 nicht mehr verwendet werden.

Anmerkung: Die Angabe "ECE R 44" muss nicht zwingend vorhanden sein.



Gewichtskategorien

Gruppe 0	Unter 10 kg
Gruppe 0+	Unter 13 kg
Gruppe 1	9-18 kg
Gruppe 2	15-25 kg
Gruppe 3	22-36 kg

Eine Kinderrückhaltevorrichtung muss für das Gewicht des Kindes geeignet sein. Die Gruppe zeigt an, mit welchem Gewicht eine Kinderrückhaltevorrichtung geprüft wurde. Die Gruppe muss grundsätzlich dem Gewicht des Kindes entsprechen.

Von untergeordneter Bedeutung ist das Höchstgewicht der jeweiligen Gruppe aber bei Rückhaltevorrichtungen, bei denen die Sicherung des Kindes mit dem im Fahrzeug vorhandenen

Sicherheitsgurt erfolgt. Aus diesem Grund sind die auf 36 kg beschränkten Modelle der Gruppe 3 auch für schwerere Kinder geeignet.

Rückenlehne

Wenn eine Kinderrückhaltevorrichtung nach der Serie 03 oder 04 des ECE-Reglements Nr. 44 geprüft wurde, entspricht sie den rechtlichen Mindestanforderungen; nicht erforderlich ist es, dass die entsprechend gekennzeichnete Rückhaltevorrichtung eine Rückenlehne aufweist.

Verkehrssicherheitsorganisationen empfehlen allerdings auf Grund des verbesserten Seitenaufprallschutzes wenn möglich die Verwendung von Kindersitzen mit Rückenlehnen.

Schülertransporte

Zulässige Sitzplätze

Heute in Verkehr stehende Schulbusse weisen z.T. spezielle Sitzplätze mit reduzierten Abmessungen für Kinder sowie quer zur Fahrtrichtung angeordnete Sitzplätze (Längsbänke) auf. Diese Fahrzeuge dürfen weiterhin verwendet werden, sie müssen aber ab 1.1.2010 pro Sitzplatz zumindest einen Beckengurt aufweisen. Nötigenfalls muss das Fahrzeug nachgerüstet werden.

Bei neu zugelassenen Fahrzeugen, die für Schülertransporte verwendet werden, sind Längsbänke nicht mehr zulässig. Ab 1.8.2012 sind in neu in Verkehr gesetzten Schulbussen Sitzplätze mit reduzierten Abmessungen nur noch zulässig, wenn eine vom ASTRA anerkannte Prüfstelle bestätigt, dass mit diesen Sitzen eine im Vergleich mit einer nach ECE R 44/03 oder 04 geprüften Kinderrückhaltevorrichtung ebenbürtige Schutzwirkung erzielt wird.

Sicherung mit Kinderrückhaltevorrichtungen

Auf den für Kinder bestimmten Sitzplätzen mit reduzierten Abmessungen, die im Fahrzeugausweis als "Kindersitzplätze" vermerkt sind, sowie in Gesellschaftswagen (Cars) genügt es, Kinder ab 4 Jahren mit den vorhandenen Gurten zu sichern. Die Sicherung mit den vorhandenen Gurten ist ebenfalls ausreichend für Kinder ab 7 Jahren auf Sitzplätzen mit Beckengurten.

In allen anderen Fällen dürfen Kinder bis 12 Jahre bzw. 150 cm auch in Schulbussen nur dann befördert werden, wenn sie mit einer geeigneten und geprüften Kinderrückhaltevorrichtung gesichert sind.

Service de la mobilité SMO
Amt für Mobilität MobA

Chorherrengasse 17, 1701 Freiburg

T +41 26 304 14 33, F +41 26 304 14 35
www.fr.ch/moba

September 2012