



Schulkinder unterwegs: Leitfaden

Februar 2008

Schulkinder unterwegs: Leitfaden

Inhaltsverzeichnis

1. Einleitung.....	1
2. Beförderung von Personen.....	2
2.1 Rechtsgrundlagen.....	2
2.2 Weisungen.....	2
3. Finanzierung.....	4
3.1 Rechtsgrundlagen.....	4
3.2 Weisungen.....	4
4. Fahrpersonal – Fahrzeuge.....	6
4.1 Rechtsgrundlagen.....	6
4.2 Weisungen.....	6
5. Haftung - Versicherungen.....	9
5.1 Rechtsgrundlagen.....	9
5.2 Weisungen.....	9
6. Sicherheit – Unfallverhütung.....	12
6.1 Rechtsgrundlagen.....	12
6.2 Weisungen.....	12
7. Ansprechpartner.....	14
8. Anhang.....	15

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.

Im Rahmen der Revision der Automobilkonzessionsverordnung wurde die Erteilung von Bewilligungen für gewisse Arten der regelmässigen gewerbsmässigen Personenbeförderung an die Kantone delegiert.

Im neuen Recht wurde insbesondere die alte Unterscheidung in Konzessionen I und II zugunsten der Konzession und der Bewilligung aufgegeben. Letztere wird u.a. für die Beförderung von Schulkindern erteilt.

Das Inkrafttreten der neuen Bestimmungen des revidierten Eisenbahngesetzes, der dazugehörigen Verordnungen und des Verkehrsgesetzes vom 20. September 1994 bewog das Verkehrs- und Energiedepartement, das Reglement vom 3. November 1999 über die kantonalen Bewilligungen für die Personenbeförderung auszuarbeiten.

Dieses Reglement behandelt aber nur Fragen zu kantonalen Bewilligungen im Sinne des Bundesrechts. 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 wurde nach Absprache mit den betroffenen Instanzen eine Arbeitsgruppe gebildet, welche einen Leitfaden mit Weisungen zur Beförderung von Schulkindern ausarbeitete.

2. Beförderung von Personen

2.1 Rechtsgrundlagen

- Bundesgesetz vom 18. Juni 1993 über die Personenbeförderung und die Zulassung als Strassentransportunternehmung (PBG).
- Verordnung vom 25. November 1998 über die Personenbeförderungskonzession (VPK).
- Bundesgesetz vom 4. Oktober 1985 über den Transport im öffentlichen Verkehr (TG).
- Reglement vom 3. November 1999 über die kantonalen Bewilligungen für die Personenbeförderung.
- Kantonaler Verkehrsplan (KVP).

2.2 Weisungen

Die Bundesgesetzgebung (Art. 6 Abs. 2, Art. 32 VPK) definiert die Fälle, in denen eine kantonale Bewilligung für die Personenbeförderung nötig ist. Die Beförderung von Schulkindern erfordert eine kantonale Bewilligung.

Eine solche 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.

Das Amt für Verkehr und Energie ist für die Gewährung von kantonalen Bewilligungen im Sinne der Bundesgesetzgebung zuständig. Gesuche um Gewährung, Erneuerung, Übertragung oder Änderung einer Bewilligung sind spätestens drei Monate vor Beginn der Fahrten an dieses Amt zu richten.

Die Gesuche sollten enthalten:

- a) Name und Adresse des Gestaltstellers;
- b) Linien, vorgesehene Routen und Haltestellen mit Angabe der Distanzen zwischen den Haltestellen;

-
- c) eine topographische Karte im Massstab 1:25 000, in der die Strecke mit den Haltestellen eingezeichnet ist;
 - d) Betriebsperiode;
 - e) Datum der Betriebsaufnahme;
 - f) Fahrpläne und Tarife;
 - g) Aufschlüsselung der jährlichen Kosten unter Erwähnung der Person oder des Unternehmens, die allfällige Defizite übernehmen;
 - h) technische Merkmale der für die Kurse eingesetzten Fahrzeuge;
 - i) Adresse des Eigentümers der Fahrzeuge sowie des Unternehmens, das das Fahrpersonal stellt;
 - j) eine Bestätigung der Gemeindebehörde, die die Nutzung von Haltestellen auf öffentlichem Grund erlaubt, oder, wenn Haltestellen auf Privatgrundstücken liegen, die Bestätigungen der betroffenen Eigentümer.

Bewilligungen werden für fünf Jahre erteilt, und zwar an öffentlich-rechtliche Körperschaften und an Unternehmen, die die Kontinuität und Zuverlässigkeit des Betriebs gewährleisten können. 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

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 Weisungen

In der Schulgesetzgebung vorgesehene Transporte: Laut Artikel 6 Abs. 2 des Gesetzes vom 23. Mai 1985 über den Kindergarten, die Primarschule und die Orientierungsschule (SchG) haben Schüler während des Vorschuljahres und der obligatorischen Schulzeit Anrecht auf unentgeltliche Beförderung, wenn die Länge oder die besondere Gefährlichkeit des Schulwegs oder des Wegs zur Turnhalle es rechtfertigt. Der Staatsrat hat die Bedingungen für die Anerkennung als unentgeltlichen Transport in Artikel 4 bis 11 des Ausführungsreglements vom 16. Dezember 1986 zum Schulgesetz (RSchG) festgesetzt. Artikel 6 Abs. 2 SchG erlaubt weder den Gemeinden noch dem Kanton, die Eltern ganz oder teilweise an den Kosten für Transporte zu beteiligen, welche die Bedingungen nach Artikel 4 bis 11 RSchG erfüllen.

Transporte von Schülern der Vorschul- und Primarstufe, welche wegen der Länge des Weges durchgeführt werden, werden vom Direktion für Erziehung, Kultur und Sport anerkannt, wenn alle Bedingungen laut Artikel 5 oder 6 und 10 RSchG erfüllt sind. Die Kosten für Schülertransporte gehen zu Lasten des Kantons und der Gemeinden (Art. 88 SchG). Die Aufteilung auf die Gemeinden erfolgt nach Artikel 89 SchG.

Verfahren:

1. Die Schulkommission reicht bei der Direktion für Erziehung, Kultur und Sport ein Gesuch um offizielle Anerkennung der Schülertransporte des Schulkreises ein. Die Kommission begründet ihr Gesuch (Standort der Schule, Streckenführung, Haltestellen, Anzahl Schüler, die befördert werden müssen, Fahrplan, Distanzen).
2. Das Amt für Ressourcen prüft das Gesuch und beurteilt insbesondere, ob die Kriterien nach Artikel 5 RSchG erfüllt sind.
3. Wird das Gesuch genehmigt, stellt die Direktion für Erziehung, Kultur und Sport der Schulkommission das offizielle Formular zu, mit dem ein Voranschlag aufgestellt werden kann.
4. Die Direktion für Erziehung, Kultur und Sport genehmigt den Voranschlag, wenn der Transport rationell und wirtschaftlich durchgeführt wird (Art. 10 RSchG).
5. Die Schulkommission sorgt dafür, dass sie über eine Bewilligung für Schülertransporte auf einer bestimmten Strecke verfügt (Gesuch an das Amt für Verkehr und Energie).

6. Wird der Voranschlag genehmigt, berechnet die Direktion für Erziehung, Kultur und Sport den Kantonsbeitrag wie folgt:

- a) Private Transportunternehmen (gewerbsmässig): Die Voranschlagssumme wird als Pauschalbetrag betrachtet, d.h. 1/3 des budgetierten Betrags wird im Oktober, 1/3 des budgetierten Betrags im März und 1/3 des budgetierten Betrags aufgrund einer von der Schulkommission visierten Rechnung im Verlauf des Sommers ausgezahlt.
- b) Bus 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 wird aufgrund einer Rechnung, welche alle Kosten aufführt, im Verlauf des Sommers ausgezahlt.

2/3 der Jahresbeiträge an die Schülertransporte werden den Gemeinden über den "gemeinsamen Topf" wieder in Rechnung gestellt.

Transporte von Schülern der Vorschul- und Primarstufe werden ohne Rücksicht auf die zurückzulegende Strecke von den örtlichen Schulbehörden anerkannt, wenn der Weg zur Schule oder Turnhalle für den Fussgängerverkehr besonders gefährlich ist. Zudem müssen die Bedingungen gemäss Artikel 10 RSchG erfüllt sein. Die Kosten, die sich aus solchen Transporten ergeben, werden ausschliesslich den Gemeinden des betreffenden Schulkreises angelastet (Art. 88 SchG). Zudem erfolgt die Übernahme der Kosten für die ganze Strecke, nicht nur für den gefährlichen Streckenteil.

Die örtlichen Schulbehörden sind zuständig für die Anerkennung von Schülertransporten für die Orientierungsschulen gemäss den Bedingungen unter Artikel 7 und 10 RSchG. 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 dem tatsächlichen Transportpreis und dem vermuteten Preis des gleichen Transportes aufgrund einer Konzession I, wenn die Strecke nicht von einem Unternehmen mit Konzession I bedient und der Transport aufgrund einer Bewilligung zum Schülertransport (Konzession II) zu einem höheren Preis durchgeführt wird, als dies aufgrund einer Konzession I geschehen würde. Die Schulleitungen reichen bei der Direktion für Erziehung, Kultur und Sport, Amt für Ressourcen, einen Voranschlag für Schülertransporte mit einer Bewilligung (= Differenz zur Konzession I) ein. Aufgrund dieses Voranschlags entscheidet die Direktion für Erziehung, Kultur und Sport über die Höhe des Kantonsbeitrags. Dieser Beitrag wird einmal jährlich nach Rechnungsstellung an die Schulleitungen ausgezahlt (im Prinzip Ende Schuljahr).

In der Schulgesetzgebung nicht vorgesehene Transporte: Dies betrifft Fahrten, die durchgeführt werden, um Schüler anderswo hinzuführen als zur Schule oder einer Turnhalle (Lager, Schulreisen, Exkursionen, Schwimmbad usw.). Die örtlichen Schulbehörden übernehmen die Kosten, können aber je nach Schulreglement einen Elternbeitrag erheben.

4. Fahrpersonal – Fahrzeuge

4.1 Rechtsgrundlagen

- Verordnung vom 19. Juni 1995 über die Arbeits- und Ruhezeit der berufsmässigen Motorfahrzeugführer und -führerinnen (ARV 1).
- Verordnung vom 6. Mai 1981 über die Arbeits- und Ruhezeit der berufsmässigen Führer von leichten Personentransportfahrzeugen und schweren Personenwagen (ARV 2).
- Verordnung vom 27. Oktober 1976 über die Zulassung von Personen und Fahrzeugen zum Strassenverkehr (VZV).
- Verordnung vom 19. Juni 1995 über die technischen Anforderungen an Strassenfahrzeuge (VTS).
- Verkehrsversicherungsverordnung vom 20. November 1959 (VVV).

4.2 Weisungen

Definition der Gewerbmässigkeit eines Transports (ARV2; Art. 3 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, welche aufgrund eines Vertrags mit einer Gemeinde, einer Schule, einer privaten Institution usw. gegen Bezahlung Schülertransporte durchführt.

Schülertransporte, gleichgültig ob es sich um berufsmässige/nicht berufsmässige oder mit leichten/schweren Fahrzeugen durchgeführte handelt, fallen unter Berücksichtigung der jeweiligen Ausnahmeartikel weder unter die ARV 1 noch unter die ARV 2. Auch die Platzzahl spielt grundsätzlich keine Rolle.

In der ARV 1 greift Art. 4 Abs. 1 lit. d, d.h. Schülertransporte, die grundsätzlich in den Geltungsbereich der ARV 1 fallen (= Fahrzeuge mit mehr als 16 Sitzplätzen ausser dem Führersitz), werden durch den genannten Ausnahmeartikel 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 Art. 4 Abs. 1 lit. c ARV 2 wieder ausgenommen.

Sonderregelung für Unternehmen oder Personen, welche gewerbsmässig ausschliesslich Schüler, Behinderte oder Arbeiter befördern:

Anzahl Sitzpl. (ohne Fahrer)	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	bis 3,5 t	D1 (beschr. auf Schülertr.)	D1 -code 106 -code 122 (B)	B + code 121 (BPT)	DAG, FS oder DFS
9 bis 16	bis 3,5 t	D1 (beschr. auf Schülertr.)	D1 -code 106 -code 122 (B)	D1	DAG, FS oder DFS
über 16	bis 3,5 t	D1 (beschr. auf Schülertr.)	D1 -max. 3,5 t -code 106 -code 122 (B)	D	DAG, FS oder DFS
bis 16	über 3,5 t	D	D	D1	DAG, FS oder DFS
über 16	über 3,5 t	D	D	D	DAG, FS oder DFS

Sonderregelung für Schülertransporte mit auf Gemeinden oder Schulkreise lautenden Fahrzeugen: Schülertransporte mit solchen Fahrzeugen gelten nicht als gewerbsmässig, da die Gemeinden oder Schulkreise diese Fahrten gratis durchführen.

Anzahl Sitzpl. (ohne Fahrer)	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	bis 3,5 t	B	B	B	Nein
9 bis 16	bis 3,5 t	D2	D1 -max. 3,5 t -code 106	D1	Nein
über 16	bis 3,5 t	D2	D1 -max. 3,5 t -code 106	D	Nein
bis 16	über 3,5 t	D	D	D1	DAG, FS oder DFS
über 16	über 3,5 t	D	D	D	DAG, FS oder DFS

Bestimmungen bezüglich der Sicherheitsgurte

Fahrzeuge die ab dem 1.03.2006 immatrikuliert oder umgebaut wurden, müssen mit Sicherheitsgurten versehen sein. Für Fahrzeuge, die vor dem 1.03.2006 immatrikuliert oder umgebaut wurden, siehe Merkblatt Anhang 1.

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 vom 20. November 1959 (VVV).
- Reglement vom 17. Dezember 2002 über das Staatspersonal (StPR).

5.2 Weisungen

Nach Artikel 54 Bst. d und 63 Bst. d SchG ist es Sache der Schulkommission, Schülertransporte zu organisieren; die Schulkommission wird in der Ausübung dieser Befugnis vom Gemeinderat überwacht.

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

- Festlegung der Streckenführung und des Fahrplans;
- Festlegung der nötigen Haltestellen, wobei der Sicherheit besondere Aufmerksamkeit geschenkt werden sollte;
- Wahl der Transportunternehmung;
- Gewährleistung der Überwachung bei Ankunft und Abfahrt der Fahrzeuge bei der Schule;
- allgemeine Überwachung der Sicherheit der Schüler 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, welche der Unfallverhütung dienen. Die Direktion für Erziehung, Kultur und Sport empfiehlt den Gemeinden, eine Haftpflichtversicherung abzuschliessen, welche die entsprechenden Risiken abdeckt.

Zur Durchführung der Fahrten kann die Gemeinde:

- a) ein gewerbmässiges Transportunternehmen beauftragen;
- b) einen privaten Transporteur in Auftrag nehmen, der über einen eigenen Bus verfügt;
- c) einen Bus erwerben oder mieten und einen Chauffeur anstellen;

- d) Eltern bitten, diese Fahrten mit ihrem eigenen Privatfahrzeug durchzuführen. Die Direktion für Erziehung, Kultur und Sport darf allerdings die regelmässige Beförderung von Schülern durch Eltern mit eigenem Fahrzeug nicht fördern, da viele Risiken damit verbunden sind. Diese Lösung sollte nur ins Auge gefasst werden, wenn es keine anderen Transportmöglichkeiten gibt oder wenn diese unzweckmässig und unwirtschaftlich sind.

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

Bezüglich der (Haftpflicht-, Kasko-, Insassen-)Versicherungen und der Haftung präsentiert sich die Situation wie folgt:

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

Fall b): Die Versicherungen für Fahrer und Fahrzeug werden vom Transporteur abgeschlossen, auf welchen 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 Platzzahl, überprüft. Die Gemeinde wählt eine vertrauenswürdige Person aus, welche für den Schülertransport rundum geeignet ist.

Fall c): 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, welche für den Schülertransport rundum geeignet ist.

Fall d): 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.

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. Sie deckt zudem die Schäden, welche der Fahrzeugführer erleidet. Es ist aber sinnvoll, sich bei den Versicherungsgesellschaften nach den allgemeinen Versicherungsbedingungen insbesondere hinsichtlich der Grobfahrlässigkeit zu erkundigen, für welche nicht immer Versicherungsleistungen gewährt werden.

Zudem könnte die Haftpflichtversicherung des Fahrzeughalters oder eine andere Versicherung (z.B. die Unfallversicherung) nach der Entschädigung der Geschädigten 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.

Der Fall c) stellt jedoch eine Ausnahme dar, da hier der Transporteur ein Gemeindeangestellter ist. 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 ihr Angestellter in Ausübung seines Amtes Dritten widerrechtlich zufügt. Der Gemeinde steht der Rückgriff auf den Angestellten nur dann zu, wenn dieser 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, welche nur vom Schuldigen, meist dem Fahrzeugführer, übernommen werden kann.

Schliesslich muss darauf hingewiesen werden, dass Lehrpersonen, die in Ausübung ihrer Funktion mit Genehmigung der Schulkommission oder des Schulinspektors Kinder in ihrem privaten Fahrzeug an Sport- oder Kulturveranstaltungen fahren, im Falle eines Fahrzeugschadens bei der Direktion für Erziehung, Kultur und Sport Antrag auf Entschädigung stellen können. Diese deckt, nach Abzug von 200 Franken, die ganze Franchise oder einen Teil davon und einen allfälligen Bonusverlust bei der Privatversicherung. Eine Rückerstattung wird bei Grobfahrlässigkeit nicht bewilligt. Schäden, die gegenüber anderen verursacht werden, sind unter Vorbehalt der Grobfahrlässigkeit durch die Haftpflichtversicherung des Staats als Arbeitgeber gedeckt.

Ähnliche Vereinbarungen können auch zwischen einer Gemeinde und Eltern, welche Schüler befördern, abgeschlossen werden, insbesondere wenn die Eltern diesen Dienst nicht nur gelegentlich leisten. So könnte 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 ebenfalls eine globale Haftpflichtversicherung zur Deckung von Schäden abschliessen, die die Eltern gegenüber anderen verursachen.

6. Sicherheit – Unfallverhütung

6.1 Rechtsgrundlagen

- Strassenverkehrsgesetz vom 19. Dezember 1958 (SVG).
- Verkehrsregelverordnung vom 13. November 1962 (VRV).
- Signalisationsverordnung vom 5. September 1979 (SSV).
- Verordnung vom 27. Oktober 1976 über die Zulassung von Personen und Fahrzeugen zum Strassenverkehr (VZV).
- Verordnung vom 19. Juni 1995 über die technischen Anforderungen an Strassenfahrzeuge (VTS).
- Verkehrsversicherungsverordnung vom 20. November 1959 (VVV).

6.2 Weisungen

In der Nähe von Schulen müssen die für Fahrzeuge bzw. Fussgänger reservierten Flächen sorgfältig voneinander abgegrenzt werden; dies erleichtert die Überwachung und die Organisation. Die Lage und Gestaltung der Parkplätze für Eltern, welche ihre Kinder mit dem Auto zur Schule fahren, ist ebenfalls wichtig; die Eltern sind oft in Eile, gefährden so ihr Kind und stören Schüler, die zu Fuss sind. Wenn ein Fussgängerstreifen über eine Signalanlage verfügt, müssen die Fussgänger genügend Zeit haben, die Strasse zu überqueren. Die Wirksamkeit einer Blinklichtanlage oder des Signals "Achtung Kinder" sollte nicht überschätzt werden; diese können das Kind in falsche Sicherheit wiegen und dazu führen, dass es sich weniger vorsichtig verhält.

Kennzeichnung des Busses - Warnblinklichter: Die Verwendung des Warnblinklichts ist in Artikel 6 Abs. 5 und 23 Abs. 3a VRV geregelt. Fahrzeugführer dürfen einen gekennzeichneten Schulbus, der anhält und die Warnblinklichter einschaltet, nur langsam und besonders vorsichtig überholen; nötigenfalls müssen sie halten. Die Tafel mit dem Zeichen für Schulbusse ist bei Fahrzeugen für Schülertransporte fakultativ. Die Tafel muss abnehmbar sein (Art. 121 Abs. 1 und Ziffer 7 des Anhangs 4 VTS).

Bei der Ankunft eines Schulbusses sollte die Haltestelle an einem gut einsehbaren Ort liegen, an dem alle Schüler Platz haben. Zwischen den wartenden Kindern und dem Bus muss genügend Platz für Wende- und Rücksetzmanöver des Busses bleiben. Die Haltestelle muss neben der Fahrbahn liegen.

Ein- und Aussteigen: Die Schüler warten, dass der Bus anhält, bevor sie ein- oder aussteigen. Sie lassen die Passagiere aussteigen, bevor sie einsteigen. Sie vermeiden Rempeleien. Der Fahrzeugführer überwacht die Türschliessung.

Im Fahrzeug müssen Schüler unter 7 Jahren, die auf den Sitzen neben dem Fahrzeugführer sitzen, mit einem Kindersitz gesichert sein. Schüler zwischen 7 und 12 Jahren

müssen ebenfalls mit einem Kindersitz oder mit normalen Gurten gesichert sein (siehe Anhang 1). Schüler müssen sich ausser im Linienverkehr hinsetzen und während der Fahrt sitzenbleiben. Wahl und Ausbildung des Fahrzeugführers sind von grosser Bedeutung.

Abfahrt: Schüler müssen die Abfahrt des Busses abwarten, bevor sie die Strasse überqueren. Sie müssen Fussgängerstreifen und Trottoirs benützen. Die Gemeinde kann, im Rahmen ihrer Möglichkeiten, Kinder oder Erwachsene als Schülerpatrouilleure einsetzen. Die Verkehrsregelung durch Schüler-, Werk- und Kadetten-Verkehrsdienste bedarf der Bewilligung der kantonalen Verkehrspolizei. Diese trifft die erforderlichen Anordnungen; sie kann ihre Befugnisse an die örtliche Polizeibehörde delegieren (Art. 67, ab. 3, SSV).

Streckenführung - Fahrplan. Die Sicherheit der Streckenführung geht bei der Festlegung des Fahrplans vor. Fahrzeugführer sollten nicht zögern, eine etwas längere Streckenführung zu wählen, wenn die Sicherheit der Kinder so besser gewährleistet werden kann (Beispiel: unbewachter Bahnübergang).

Der Schulweg, ein Teil des Kinderalltags. Kinder müssen die Erfahrung des Schulwegs machen; dieser bildet einen wichtigen Abschnitt im Tagesablauf. Sie lernen so, ihre Zeit einzuteilen, und erforschen ihre Umwelt; sie lernen auch, wie sie sich als Fussgänger oder Velofahrer verhalten müssen. Die Beförderung von Kindern im Auto der Eltern sollte die Ausnahme bleiben. Wissen die Eltern, welche Routen die Schulbehörde für den Schulweg empfiehlt? Die Planung des Schulwegs hört nie auf, denn die Verkehrsbedingungen können sich mit der Zeit verändern (z.B. Änderung des Strassennetzes, Verschlechterung der Verkehrsbedingungen wegen Neubauten).

Die Grenzen des Kindes als Verkehrsteilnehmer. Wegen seiner geringen Grösse und seines Blickwinkels sieht das Kind herannahende Fahrzeuge oft nur schlecht; es kann Distanzen schlecht einschätzen und hat Mühe, die Quelle eines Geräusches zu orten. Kinder sind zu impulsiv, als dass sie sich als Fussgänger oder Velofahrer perfekt verhalten könnten; deshalb liegt die Verantwortung für die Vermeidung von Unfällen eindeutig beim erwachsenen Fahrzeugführer; der muss die Reaktion eines Kindes vorwegnehmen, indem er die Geschwindigkeit reduziert und jederzeit bereit ist zu bremsen. Die Eltern können dem Kind sehr helfen, indem sie mit ihm den Schulweg vor Schulbeginn mehrere Male abgehen, ihm ruhig erklären, welche Gefahren sich ergeben können, und ihm Zeit lassen, sich an die neue Situation zu gewöhnen. Der kürzeste Schulweg ist nicht immer der sicherste. Wenn das Kind in die Schule kommt, hat es schon ein Verhaltens- und Haltungsrepertoire. Die Eltern, die häusliche Umgebung, das Quartier, spielen eine grosse Rolle. Es können grosse Unterschiede zwischen verschiedenen Kindern im gleichen Alter bestehen. Das Kind macht unsere guten, aber auch unsere schlechten Verhaltensweisen nach. Wenn eine erwachsene Person z.B. die Strasse bei Rotlicht überquert und nichts Schlimmes passiert, schliesst das Kind daraus, dass es das auch tun darf.

7. Ansprechpartner

Personenbeförderung:

Amt für Verkehr und Energie
Rue Joseph-Piller 13
Postfach
1701 Freiburg

Telefon	026 305 28 41
Fax	026 305 28 48
E-Mail	telleyjl@fr.ch
Site	www.admin.fr.ch/vea

Kontaktperson:
Jean-Luc Telley
Verwaltungsadjunkt

Finanzierung:

Amt für Ressourcen
Spitalgasse 1
Postfach
1701 Freiburg

Telefon	026 305 12 55
Fax	026 305 12 38
E-Mail	kaufmannf@fr.ch
Site	www.admin.fr.ch/sress

Kontaktperson:
Felix Kaufmann
Verantwortlicher Schülertransporte

Fahrpersonal - Fahrzeuge:

Amt für Strassenverkehr und Schifffahrt
Route de Tavel 10
1700 Freiburg

Telefon	026 484 55 06
Fax	026 484 55 78
E-Mail	thomas.waeber@ocn.ch
Site	www.ocn.ch

Kontaktperson:
Thomas Waeber
Direktionsadjunkt

Sicherheit - Unfallverhütung:

Verkehrspolizei: Verkehrserziehung
Ch. de la Madeleine 8
1763 Granges-Paccot

Telefon	026 305 20 30
Fax	026 305 20 89
E-Mail	sallind@fr.ch
Site	www.polizeifr.ch

Kontaktperson:
Dominique Sallin
Adj, Chef

Versicherungen:

Direktion für Erziehung, Kultur und Sport
Rechtsberatung und Streitsachen
Spitalgasse 1
Postfach
1701 Freiburg

Telefon 026 305 12 21
Fax 026 305 12 14
E-Mail galleys@fr.ch
Site www.admin.fr.ch/dics

Kontaktperson:
Sandra Galley
Juristische Beraterin

Amt für Personal und Organisation
Rue Joseph-Piller 13
Postfach
1701 Freiburg

Telefon 026 305 32 39
Fax 026 305 32 49
E-Mail peiryj@fr.ch
Site www.fr.ch/spo

Kontaktperson:
Jacques Peiry
Jurist

8. Anhang



3003 Bern, 2. Dezember 2005 Bon/Gat

Merkblatt

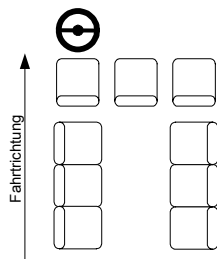
betreffend

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

Begriffsdefinitionen:

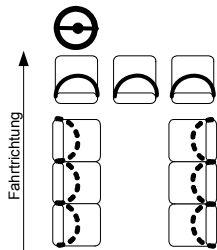
Umbau: Darunter ist der nachträgliche Einbau bzw. die Abänderung von Sitzen/Sitzbänken zu verstehen.

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



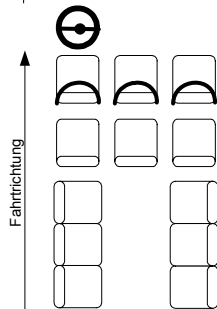
Kleinbusse, die vor dem 1.1.1976 in Verkehr gesetzt wurden, müssen über keine Sicherheitsgurten verfügen.

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.

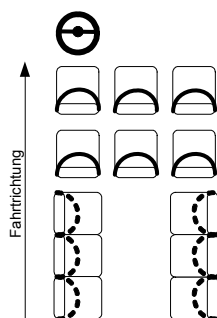


Kleinbusse, die ab dem 1.1.1976 in Verkehr gesetzt wurden, müssen auf den **vorderen** Sitzen mit Sicherheitsgurten ausgerüstet sein.

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