

# Sicherheit im Reisebus

Kriterienkatalog des Deutschen Verkehrssicherheitsrates e.V.



Deutscher  
Verkehrssicherheitsrat e.V.

**Die folgenden Organisationen haben maßgeblich an der Entwicklung des Kriterienkataloges mitgewirkt:**

Allgemeiner Deutscher Automobilclub e.V. (ADAC)

Automobilclub von Deutschland (AvD)

Berufsgenossenschaft für Fahrzeughaltungen (BGF)

Bundesverband Deutscher Omnibusunternehmer e.V. (BDO)

DEKRA e.V.

Gütegemeinschaft Buskomfort e.V.

Internationaler Bustouristik Verband e.V. (RDA)

Landesverkehrswacht Niedersachsen e.V.

TÜV Technische Überwachung Hessen GmbH

Verband der Automobilindustrie (VDA)

Verband der Technischen Überwachungs-Vereine e.V. (VdTÜV)

**Herausgeber:**

Deutscher Verkehrssicherheitsrat e. V.  
(DVR), Beueler Bahnhofplatz 16

53222 Bonn

Telefon: 02 28/4 00 01-0

Telefax: 02 28/4 00 01-67

www.dvr.de • info@dvr.de

**Text und Gestaltung:**

GWM · Gesellschaft für Weiterbildung  
und Medienkonzeption mbH

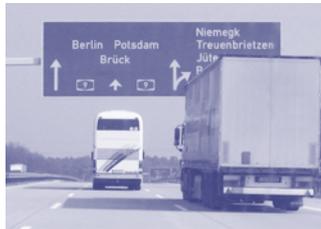
Obere Wilhelmstraße 30

53225 Bonn

© 2007

# Inhalt

Vorwort	4
Drei Säulen der Sicherheit	5
Bereich „Unternehmen/Organisation“ (U)	6
Bereich „Fahrer“ (F)	18
Bereich „Bus/Fahrzeug“ (B)	28
Die Anwendung des Kriterienkataloges	38
Anhang: Checklisten und Arbeitshilfen	39



## „Sicherheit im Reisebus“ online

Der Kriterienkatalog ist auch im Internet verfügbar. Unter [www.Sicherheit-im-Reisebus.de](http://www.Sicherheit-im-Reisebus.de) können sich Unternehmer, Konsumenten und die interessierte Öffentlichkeit über die Kriterien der Reisebus-Sicherheit informieren.

Unternehmer können den Katalog dort interaktiv nutzen und sich ihr Ergebnis in Bezug auf die Sicherheitskriterien errechnen lassen. Zahlreiche Links führen den Nutzer weiter auf interessante Seiten rund um die Sicherheit im Reisebus.

## Vorwort

Omnibusse sind das sicherste Verkehrsmittel. Viele Reisende wissen das und greifen deshalb gern auf dieses nicht nur sichere, sondern auch komfortable Transportmittel zurück.

Dennoch gehen immer wieder einzelne Unfälle mit Omnibusbeteiligung durch die Presse. Vor allem dann, wenn Menschen dabei verletzt werden, tauchen Fragen nach der Sicherheit auf. Für das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung war dies Anlass, die Initiative „Sicherheit im Reisebus“ ins Leben zu rufen. Ziel dieser Initiative war es, Gütekriterien für Reisebusunternehmen zu formulieren, die das erreichte hohe Maß an Sicherheit dokumentieren.

Koordiniert durch den Deutschen Verkehrssicherheitsrat e.V. kamen Experten aus Unternehmensverbänden, Berufsgenossenschaft, Fahrzeugherstellern, Automobilclubs und Prüforganisationen zusammen und berieten über Aspekte der Sicherheit in Reisebusunternehmen. Ergebnis der Beratung war der vorliegende Kriterienkatalog „Sicherheit im Reisebus“.

Der Kriterienkatalog wendet sich an verschiedene Zielgruppen:

Der **Busunternehmer** kann anhand des Kataloges den Sicherheitsstandard in seinem Unternehmen umfassend überprüfen und dokumentieren. Er verschafft sich einen Überblick über das Erreichte und erhält Hinweise, wo eventuell weiterer Handlungsbedarf besteht.

Darüber hinaus können sich Unternehmer die Erfüllung des Kriterienkataloges durch eine neutrale und externe Stelle bescheinigen lassen. Unternehmen, die sich erfolgreich einer entsprechenden Prüfung unterzogen haben, dürfen damit werben, z.B. durch das Führen eines entsprechenden Siegels (vgl. Seite 38).

Der Kriterienkatalog ist auch ein Instrument für den **Verbraucher**. Reiseveranstalter, Schulen, Vereine – jeder, der Reisebusse nutzt – können sich anhand des Kataloges über die Kriterien der Sicherheit im Reisebus informieren. Der Katalog erläutert die einzelnen Kriterien auf verständliche Art und Weise und kann somit eine Handlungshilfe beim Dialog mit den Busunternehmen sein.

Schließlich wendet sich der Kriterienkatalog auch an die **interessierte Öffentlichkeit**. Er dokumentiert den Diskussionsstand um die Kriterien der Reisebus-Sicherheit.

Der Kriterienkatalog „Sicherheit im Reisebus“ ist auch im Internet verfügbar (vgl. Seite 3). Durch die intensiven Bemühungen aller Beteiligten wurde somit die zentrale Sicherheitsplattform für Reisebusunternehmer, Verbraucher und die interessierte Öffentlichkeit geschaffen.

Mit Hilfe des Kriterienkataloges ist erkennbar, ob sich ein Unternehmen über die gesetzlich geforderten Mindeststandards hinaus für die Sicherheit der Reisenden engagiert. Die beteiligten Organisationen und Verbände sind der Überzeugung, dass der Kunde die besonderen Bemühungen der Unternehmen um die Sicherheit honorieren wird.

Christian Kellner  
Hauptgeschäftsführer des  
Deutschen Verkehrssicherheitsrates e.V.

## Drei Säulen der Sicherheit

Sicherheit beruht nach Meinung der Experten auf drei Säulen:



Im **Bereich „Unternehmen“** finden sich beispielsweise Anforderungen an die personenbeförderungsrechtlichen Genehmigungen, an die Disposition, den Arbeits- und Gesundheitsschutz für die Fahrer sowie an die Kunden- und Fahrerzufriedenheit.

Der **Bereich „Fahrer“** umfasst die Anforderungen an die Fahrerlaubnis und an die Aus- und Weiterbildung der Fahrer in Theorie und Praxis bis hin zum Verhalten in denkbaren Notsituationen.

Der **Bereich „Bus“** umschließt den Bus und seine technische Ausstattung. Vor allem geht es dabei um die aktive und passive Sicherheit, etwa das Vorhandensein von Sicherheitssystemen wie ABS und ESP sowie erhöhte Anforderungen an die Festigkeit des Fahrzeugaufbaus, aber auch um die Ausstattung mit Navigationssystemen und anderen Einrichtungen, die den Fahrer entlasten.

Der Kriterienkatalog unterscheidet zwischen Pflicht- und Kürelementen.

Bei den **Pflichtelementen** handelt es sich um Kriterien, die das Omnibusunternehmen ausnahmslos erfüllen muss, um dem Qualitätsanspruch zu entsprechen.

Bei den **Kürelementen** handelt es sich um zusätzliche Kriterien, die deutlich machen, dass das Unternehmen den Anforderungen an die Sicherheit in besonderem Maße entspricht.

## Bereich Unternehmen/Organisation

	Pflicht (Punkte)	Kür (Punkte)	Erläuterung
<b>U 1</b> Liegt die personenbeförderungsrechtliche Genehmigung gemäß PBefG vor?	<input type="checkbox"/> ja (1) <input type="checkbox"/> nein (-)		Seite 8
<b>U 2</b> Ist ein Einsatzplan vorhanden und nachvollziehbar?	<input type="checkbox"/> ja (1) <input type="checkbox"/> nein (-)		Seite 8
<b>U 3</b> Werden bereits bei der Planung die EG-Sozialvorschriften eingehalten (Pausen, Fahrerwechsel bei langen Fahrtzeiten) und wird sinnvoll gewechselt?	<input type="checkbox"/> ja (1) <input type="checkbox"/> nein (-)		Seite 9
<b>U 4</b> Ist die Planung langfristig?		<input type="checkbox"/> ja (1) <input type="checkbox"/> nein (-)	Seite 9
<b>U 5</b> Gibt es eine funktionierende Vertretungsregelung für den Krankheitsfall?		<input type="checkbox"/> ja (1) <input type="checkbox"/> nein (-)	Seite 10
<b>U 6</b> Gibt es festgelegte Verfahrensanweisungen für den Umgang mit Störungen?		<input type="checkbox"/> ja (1) <input type="checkbox"/> nein (-)	Seite 10
<b>U 7</b> Gibt es nachvollziehbare und zielführende Arbeitszeitregelungen?		<input type="checkbox"/> ja (1) <input type="checkbox"/> nein (-)	Seite 11
<b>U 8</b> Wird für die Beschäftigten eine Gefährdungsbeurteilung durchgeführt und werden die erforderlichen Maßnahmen entsprechend umgesetzt?	<input type="checkbox"/> ja (1) <input type="checkbox"/> nein (-)		Seite 11
<b>U 9</b> Werden die Beschäftigten ausreichend und angemessen unterwiesen und wird die Unterweisung dokumentiert? Gibt es Betriebsanweisungen für die Fahrer hinsichtlich der Sicherheit bei Busreisen?	<input type="checkbox"/> ja (1) <input type="checkbox"/> nein (-)		Seite 12
<b>U 10</b> Wird die betriebsärztliche und sicherheitstechnische Betreuung oder ein alternatives Betreuungsmodell durchgeführt?	<input type="checkbox"/> ja (1) <input type="checkbox"/> nein (-)		Seite 12
<b>U 11</b> Existiert ein Arbeitsschutzausschuss (nur für Unternehmen mit über 20 Beschäftigten)?  * nicht zutreffend	<input type="checkbox"/> ja (1) <input type="checkbox"/> nein (-) <input type="checkbox"/> * (1)		Seite 13
<b>U 12</b> Ist der Zugriff auf Vorschriften, Regelungen und rechtliche Grundlagen gewährleistet und werden diese rechtzeitig umgesetzt?		<input type="checkbox"/> ja (1) <input type="checkbox"/> nein (-)	Seite 13

	Pflicht (Punkte)	Kür (Punkte)	Erläuterung
<b>U 13</b> Werden die Ergebnisse von Kontrollen durch Behörden sowie Unfälle im Unternehmen erfasst, ausgewertet und entsprechende Maßnahmen daraus abgeleitet?		<input type="checkbox"/> ja (1) <input type="checkbox"/> nein (-)	Seite 14
<b>U 14</b> Wird die Zufriedenheit der Kunden hinsichtlich der Qualität der Sicherheitsaspekte ermittelt und wird dies zielorientiert ausgewertet?		<input type="checkbox"/> ja (1) <input type="checkbox"/> nein (-)	Seite 14
<b>U 15</b> Wird die Zufriedenheit der Fahrer mit ihren Arbeitsbedingungen ermittelt und wird dies zielorientiert ausgewertet?		<input type="checkbox"/> ja (1) <input type="checkbox"/> nein (-)	Seite 15
<b>U 16</b> Erfüllen die beauftragten Sub- oder Tochterunternehmen die Pflichtpunkte?	<input type="checkbox"/> ja (1) <input type="checkbox"/> nein (-)		Seite 15
<b>U 17</b> Erfüllen die beauftragten Teilzeitfahrer die Pflichtpunkte für die Kategorie „Fahrer“?		<input type="checkbox"/> ja (1) <input type="checkbox"/> nein (-)	Seite 16
<b>U 18</b> Werden die Disponenten im Hinblick auf Lenk- und Ruhezeiten sowie Aspekte der Sicherheit und des Gesundheitsschutzes kontinuierlich geschult?		<input type="checkbox"/> ja (1) <input type="checkbox"/> nein (-)	Seite 16
<b>U 19</b> Erfolgt ein kontinuierlicher Austausch zwischen dem Unternehmer und seinen Mitarbeitern bezüglich sicherheitsrelevanter Faktoren?		<input type="checkbox"/> ja (1) <input type="checkbox"/> nein (-)	Seite 17
<b>U 20</b> Gibt es eine schriftliche Anweisung an die Fahrer über die Durchführung der Sicherheitsunterweisung der Fahrgäste?		<input type="checkbox"/> ja (1) <input type="checkbox"/> nein (-)	Seite 17
<b>Ergebnis im Bereich „Unternehmen“:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Alle Pflichtelemente müssen erfüllt sein (= 8 Punkte)</li> <li>• Anzahl der „Kürpunkte“ (max. 12 Punkte)</li> </ul>	<div style="border: 1px solid black; width: 100px; height: 20px; margin: 0 auto;"></div>	<div style="border: 1px solid black; width: 100px; height: 20px; margin: 0 auto;"></div>	



### U 3 Disposition (2): Sozialvorschriften

**Werden bereits bei der Planung die EG-Sozialvorschriften eingehalten (Pausen, Fahrerwechsel bei langen Fahrtzeiten) und wird sinnvoll gewechselt?**

Bei der Tourenplanung muss die Einhaltung der Sozialvorschriften gewährleistet sein. Dies fordert Art. 10 Abs. 2 der VO (EG) Nr. 561/2006. Spätestens nach viereinhalb Stunden Lenkzeit muss eine Pause eingeplant werden. Dies ist bei der geplanten Fahrtzeit zu berücksichtigen. Es kann jedoch auch sinnvoll sein, Pausen in kürzeren Abständen einzurichten. Dies kommt einerseits dem Fahrer zugute, da Pausen in kürzeren Abständen die Konzentrationsfähigkeit verbessern und vorzeitiger Ermüdung entgegenwirken. Andererseits sind auch viele Fahrgäste dankbar für häufigere Fahrtunterbrechungen.

Bei der Planung von langen Touren kommt der zulässigen Tageslenkzeit eine besondere Bedeutung zu: Diese darf nach Artikel 6 Absatz 1 der EG-Verordnung Nr. 561/2006 höchstens 9 Stunden bzw. zweimal pro Woche 10 Stunden betragen. Tageslenkzeit im Sinne des Gesetzes ist die Gesamtlengkzeit zwischen zwei Ruhezeiten. Bei Touren, bei denen die Fahrtzeit voraussichtlich 9 bzw. 10 Stunden übersteigen wird, muss deshalb ein zweiter Fahrer eingeplant werden. Dies entspricht einer Fahrtstrecke von ca. 800 km, je nach Fahrtstrecke auch weniger. Dies ist in der Disposition entsprechend auszuweisen.

Der Wechsel der Fahrer soll sinnvoll festgelegt werden. Ein Beispiel: Wenn sich zwei Fahrer jeweils nach viereinhalb Stunden ablösen, ist dies arbeitsphysiologisch günstiger als wenn einer seine gesetzlich vorgesehene Tageslenkzeit voll ausschöpft und anschließend ein zweiter Fahrer übernimmt. Eine sinnvolle Disposition berücksichtigt auch die Erkenntnisse der Arbeitsphysiologie.

#### Quellen:

- Verordnung (EG) Nr. 561/2006, Art. 10 Abs. 2, Art. 16 Abs. 1
- Unfälle im Schlaf/ Aktionen gegen Übermüdung, in: DVR-report Nr. 2/2004, S. 8 ff

#### Hilfsmittel:

Zur Information bzw. Schulung der Disponenten sowie der Fahrer eignen sich z.B. folgende Medien:

- Fahrerinfos zu Lenk- und Ruhezeiten z.B. von BDO, ggf. als PDF
- BGF (Hrsg.): „Gesund und sicher – Arbeitsplatz Omnibus“, Bausteine A7: „Ermüdung“ und A8: „Unregelmäßige Arbeitszeiten und soziales Umfeld“

### U 4 Disposition (3): Zeitraum

**Ist die Planung langfristig?**

Ein Einsatzplan sorgt für Planungssicherheit und erleichtert den Überblick. Notwendige Arbeiten können frühzeitig geplant werden, und auch die Fahrer können sich rechtzeitig auf die Disposition einstellen. Eine Mitsprachemöglichkeit für die Fahrer erhöht die Akzeptanz der Disposition und wirkt sich positiv auf Motivation und Arbeitszufriedenheit aus. Empfehlung: Für die Fahrer ist insbesondere eine verlässliche Planung ihrer freien Tage wichtig.

Ob sich dies verwirklichen lässt, hängt auch vom Unternehmen und seinen Kunden bzw. Auftraggebern ab. Wenn Katalogreisen den Schwerpunkt der Tätigkeit bilden, ist dies eher machbar, als wenn Gelegenheitskunden in der Überzahl sind. Ein Omnibusunternehmen muss auch auf kurzfristige Anfragen flexibel reagieren können. Bei langfristig feststehenden Fahrten ist jedoch eine entsprechend langfristige Disposition im Sinne dieses Kriteriums wünschenswert. Ein Zeitraum von mindestens 14 Tagen ist hier das Minimum.

## U 5 Disposition (4): Vertretungsregelung

**Gibt es eine funktionierende Vertretungsregelung für den Krankheitsfall?**

Die durch Krankheit oder andere Gründe bedingte Abwesenheit eines Fahrers stellt immer eine Störung im Betriebsablauf dar. Funktionierende Vertretungsregelungen stellen sicher, dass die Disposition auch in diesem Fall eingehalten werden kann. Die Zuverlässigkeit des Transports ist ein wichtiger Punkt für die Kundenzufriedenheit. Aber auch in Bezug auf die Sicherheit ist eine funktionierende Vertretungsregelung wichtig: Sie gewährleistet, dass auch im Fall einer kurzfristig auftretenden Abwesenheit ein geeigneter, ausgeruhter Fahrer zur Verfügung steht, um die Tour zu übernehmen.

Damit eine Vertretungsregelung funktioniert, muss sie folgende Bestandteile enthalten:

- 1) Die Person, die die Vertretung organisiert, muss benannt sein.
- 2) Die Person(en), die als Vertretung zur Verfügung stehen, müssen benannt sein, sofern nicht eine Arbeitnehmerüberlassung in Anspruch genommen wird.
- 3) Die Fahrer müssen über die Verfahrensweise bei kurzfristig auftretender Krankheit/Verhinderung informiert sein.

Der Nachweis erfolgt durch eine Ausweisung von geeigneten Vertretungskräften in der Disposition.

## U 6 Betriebsstörungen

**Gibt es festgelegte Verfahrensanweisungen für den Umgang mit Störungen?**

Im Reisebusbetrieb können Störungen vielfältiger Art auftreten. Lang andauernde Staus und dadurch verursachte Lenkzeitüberschreitungen, Unfall oder Defekt am Fahrzeug, Ausfall eines Fahrers durch plötzliche Krankheit oder andere außergewöhnliche Ereignisse sind zwar selten, aber nicht vollständig vermeidbar. Vor Ort wird stets der Fahrer mit dieser Situation konfrontiert. Er muss unmittelbar reagieren und geeignete Maßnahmen treffen oder veranlassen können. Dabei muss er stets seine eigene Sicherheit sowie die Sicherheit und das Wohlergehen der Fahrgäste im Blick behalten.

Die genannten Situationen sind häufig für den Fahrer mit Stress verbunden. Unter Umständen genügt bereits die Befürchtung, dass eine der genannten Situationen eintreten könnte, um Stress hervorzurufen. Wenn der Betrieb den Fahrer schult und ihm für denkbare Betriebsstörungen Verhaltensanweisungen mitgibt, nimmt dies einen Teil des Drucks aus der Situation heraus. Wenn der Fahrer die Anweisungen umsetzen kann, ist er in der Lage, die bestmögliche Lösung zu treffen. Die Wahrscheinlichkeit von Fehlentscheidungen oder -handlungen wird dadurch reduziert.

*Hilfsmittel:*

- *Formblatt für die Dokumentation der getroffenen Maßnahmen (s. Anlage U 6)*

Datum	Ort	Maßnahmen

## U 7 Arbeitszeitregelung

### Gibt es nachvollziehbare und zielführende Arbeitszeitregelungen?

Für die Arbeitszeiten von Omnibusfahrern gibt es Höchstgrenzen, die durch Gesetze und andere Regelwerke vorgegeben werden. Nähere Konkretisierungen bzw. weitere Festlegungen in Form von Betrieblichen Arbeitszeitregelungen bzw. Tarifverträgen sind jedoch sinnvoll. Durch Arbeitszeitregelungen werden z.B. der zulässige Umfang von Warte-, Bereitschafts- und Beifahrerzeiten sowie weitere Details der Arbeitszeit von Busfahrern näher bestimmt.

Zielführende Arbeitszeitregelungen begrenzen die Dienstzeiten unter das gesetzlich vorgegebene Maß. Unter Berücksichtigung der ergonomischen Pausengestaltung können die Lenk- und Ruhezeiten einen positiven Beitrag zum Arbeits- und Gesundheitsschutz des Fahrers leisten. Nachvollziehbar sind Arbeitsregelungen dann, wenn sie schriftlich fixiert sind.

## U 8 Arbeits- und Gesundheitsschutz (1): Gefährdungsbeurteilung

### Wird für die Beschäftigten eine Gefährdungsbeurteilung durchgeführt und werden die erforderlichen Maßnahmen entsprechend umgesetzt?

Es ist die gesetzliche Pflicht des Unternehmers, seine Beschäftigten vor Gefahren bei der Arbeit zu schützen. Welche Schutzmaßnahmen erforderlich sind, lässt sich erst auf Grund einer Beurteilung der Arbeitsbedingungen erkennen. Deshalb muss der Unternehmer die mit der Arbeit verbundenen Gefährdungen ermitteln und beurteilen. Die Gefährdungsermittlung beinhaltet das Einleiten von Maßnahmen, um die ermittelten Gefährdungen zu beseitigen oder zumindest zu minimieren. Der Unternehmer muss das Ergebnis der Gefährdungsbeurteilung sowie die vom ihm festgelegten Maßnahmen des Arbeitsschutzes und das Ergebnis ihrer Überprüfung dokumentieren. Von der Dokumentationspflicht sind nur die Arbeitgeber ausgenommen, die nicht mehr als zehn Beschäftigte haben.

Die Anforderungen an eine solche Beurteilung hängen von der Art der Tätigkeiten (z.B. Wartung und Instandhaltung, Fahrtätigkeit, Buchhaltung) ab. Eine zweckentsprechende Gefährdungsbeurteilung beschränkt und konzentriert sich auf die an dem entsprechenden Arbeitsplatz bzw. der Tätigkeit real vorkommenden Belastungen, Problemen und Gefährdungen.

Die Gefährdungsbeurteilung kann vom Unternehmer selbst oder durch vom Unternehmer beauftragte Personen (Führungskräfte, Fachkräfte für Arbeitssicherheit, Betriebsärzte oder weitere Spezialisten) durchgeführt werden. Es ist zulässig, dass der Arbeitgeber bei gleichartigen Arbeitsbedingungen eine Beurteilung nur einmal vornimmt, weil in diesem Fall die Vermutung eines vergleichbaren Ergebnisses der Gefährdungsbeurteilung berechtigt ist.

Maßnahmen, die der Arbeitssicherheit und dem Gesundheitsschutz dienen, sind nicht nur im Interesse der Arbeitnehmer, sondern kommen auch dem Unternehmen zugute. Wenn Unfälle und arbeitsbedingte Erkrankungen vermieden werden können, steigert dies die Effektivität des Unternehmens und die Qualität der Dienstleistung.

#### Quelle:

- Arbeitsschutzgesetz (ArbSchG), § 3 - 6

#### Hilfsmittel:

- *Sicherheits-Check für Unternehmen der Personbeförderung (BG-Handlungshilfe, Ausgabe 2004):* [www.bgf.de](http://www.bgf.de) → Regelwerke → Kompendium Arbeits- und Gesundheitsschutz der BGF → Rechtsgrundlagen-Datenbank → Handlungshilfen zur Gefährdungsbeurteilung



## U 11 Arbeits- und Gesundheitsschutz (4): Arbeitsschutzausschuss

**Existiert ein Arbeitsschutzausschuss (nur für Unternehmen mit über 20 Beschäftigten)?**

Die Bildung eines Arbeitsschutzausschusses ist für Unternehmen vorgeschrieben, die über mehr als 20 Beschäftigte (Fahrer und anderes Personal) verfügen. Dabei werden Teilzeitkräfte entsprechend ihrer Arbeitszeit berücksichtigt (vgl. § 11 ASiG). Der Arbeitsschutzausschuss tritt mindestens einmal vierteljährlich zusammen.

Quellen:

- Arbeitssicherheitsgesetz (ASiG), § 11

## U 12 Arbeits- und Gesundheitsschutz (5): Zugriff auf Regelwerke

**Ist der Zugriff auf Vorschriften, Regelungen und rechtliche Grundlagen gewährleistet und werden diese rechtzeitig umgesetzt?**

Der Zugriff auf die rechtliche Grundlagen, Regelungen und Vorschriften, die für den Betrieb eines Reisebusunternehmens relevant sind, muss jederzeit gewährleistet sein. In Zweifelsfällen muss sich der Unternehmer oder sein Beauftragter schnell und zuverlässig über rechtliche Bestimmungen informieren können, damit der Unternehmer und seine Beschäftigten sich den Bestimmungen entsprechend verhalten können.

Zu einer solchen Handbibliothek, die im Unternehmen vorhanden bzw. über das Internet verfügbar sein muss, gehören folgende Regelwerke:

- StVO
- StVZO
- Personenbeförderungsgesetz
- Sozialvorschriften im Straßenverkehr
- Unfallverhütungsvorschriften, BG-Regeln, BG-Informationen, BG-Grundsätze und Handlungshilfen

Verbandsnachrichten, Informationen der Berufsgenossenschaft (z.B. der „Sicherheitspartner“ der BGF) sowie andere Fachzeitschriften ergänzen die Basisbibliothek und informieren über Neuerungen. Dabei muss sichergestellt sein, dass die jeweiligen Werke regelmäßig aktualisiert werden, damit sie stets den neuesten Stand wiedergeben.

Die Umsetzung von gesetzlichen Neuerungen im Unternehmen muss rechtzeitig, zumindest aber termingerecht erfolgen. Dies muss durch entsprechende Vermerke dokumentiert werden.

*Hilfsmittel (Beispiele):*

- [www.bgf.de](http://www.bgf.de) → Regelwerke → Kompendium Arbeits- und Gesundheitsschutz der BGF → Rechtsgrundlagen-Datenbank
- BGF (Hrsg.): Bordbuch „Gesund und sicher – Arbeitsplatz Omnibus“
- Verkehrsrundschau inkl. „Sicherheitspartner“
- „Bushandbuch Deutschland“ (Verlag Heinrich Vogel)

## U 13 Kontrollen durch Behörden, Unfälle

**Werden die Ergebnisse von Kontrollen durch Behörden sowie Unfälle im Unternehmen erfasst, ausgewertet und entsprechende Maßnahmen daraus abgeleitet?**

Kontrollen der Behörden unterwegs oder im Betrieb sind lästig, aber notwendig. Sie vermitteln dem Unternehmen eine Rückmeldung über seinen Sicherheitsstandard. Kontrollen sollten deshalb erfasst und ihr Ergebnis dokumentiert werden. Die Fahrer sollen angewiesen werden, Kontrollen unterwegs sowie das Ergebnis an den Betrieb zu melden. Dort werden die Ergebnisse gesammelt und ausgewertet. Falls nötig, können entsprechende Maßnahmen daraus abgeleitet werden.

Auch Unfälle und Blebschäden sollen systematisch dokumentiert und ausgewertet werden. Unfälle mit Verletzten, die länger als drei Tage arbeitsunfähig sind („meldepflichtige Unfälle“), müssen ohnehin erfasst werden. Hierzu gibt es entsprechende Meldebögen bei der Berufsgenossenschaft. Es lohnt sich jedoch auch, Unfälle mit Blebschäden sowie Rangierunfälle zu dokumentieren, um gegebenenfalls aus der Analyse von Schadensfällen Konsequenzen abzuleiten. Als Konsequenzen kommen sowohl organisatorische Maßnahmen (innerbetriebliche Regelungen und Verfahrenweisen) als auch Schulungsmaßnahmen (z.B. Fahrertraining und/oder Schulung im Rahmen von „Gesund und sicher – Arbeitsplatz Omnibus“) in Betracht.

### Quellen:

- Arbeitsschutzgesetz (ArbSchG), § 6: Erfassung von Unfällen
- UVV „Grundsätze der Prävention“ (BGV A1): Verbandsbuch (Erfassen von Bagatellunfällen)

### Hilfsmittel:

- Unfall-Anzeige der Berufsgenossenschaft, auch online auszufüllen unter: [www.bgf.de](http://www.bgf.de)

## U 14 Kundenzufriedenheit

**Wird die Zufriedenheit der Kunden hinsichtlich der Qualität der Sicherheitsaspekte ermittelt und wird dies zielorientiert ausgewertet?**

Das Maß der Kundenzufriedenheit gibt dem Unternehmen eine wichtige Rückmeldung über seine Akzeptanz beim Kunden. Waren die Kunden zufrieden, haben sie sich gut aufgehoben und betreut gefühlt? Nur zufriedene Kunden werden dem Unternehmen auf lange Sicht die Treue halten. Manche Unternehmen fragen deshalb am Ende der Fahrt die Kundenzufriedenheit mit einem standardisierten Erhebungsbogen ab. Diese Abfrage ist sinnvoll und kann dazu beitragen, die Akzeptanz des Unternehmens am Markt zu verbessern, wenn die Ergebnisse regelmäßig ausgewertet und entsprechende Konsequenzen daraus abgeleitet werden.

Im Zusammenhang mit den Bemühungen um Sicherheit im Reisebusbetrieb sollte auch der Sicherheitsstandard durch die Kunden bewertet werden. Das Unternehmen macht damit deutlich, dass ihm die Sicherheit der Kunden am Herzen liegt. Es ist sinnvoll, dies in eine allgemeine Befragung zu integrieren, die auch andere Bereiche (z.B. Service, Zuverlässigkeit, Preis/Leistungsverhältnis) abdeckt. Die Kundenbefragungen in Bezug auf die Aspekte der Sicherheit sollen regelmäßig ausgewertet und die Ergebnisse dokumentiert werden. Treten dabei Schwachstellen zu Tage, müssen entsprechende Maßnahmen eingeleitet werden, dies ist zu dokumentieren.

### Hilfsmittel:

- Kundenbefragung Sicherheitsaspekte (s. Anlage **U 14**)



## U 15 Fahrerzufriedenheit

Wird die Zufriedenheit der Fahrer mit ihren Arbeitsbedingungen ermittelt und wird dies zielorientiert ausgewertet?

Das Maß der Zufriedenheit der Fahrer mit ihren Arbeitsbedingungen ist ein wichtiger Schlüsselwert bei den Bemühungen um Sicherheit. Wer sich an seinem Arbeitsplatz wohlfühlt, ist auch bereit, mit Engagement die verantwortungsvolle Tätigkeit des Fahrers ausfüllen. Der Fahrer ist in den meisten Fällen die Person, die das Unternehmen am nachhaltigsten gegenüber dem Kunden repräsentiert. Nur wenn der Fahrer sich mit seinem Unternehmen identifiziert, kann er dem Kunden das gewünschte positive Bild des Unternehmens vermitteln.

Wenn das Unternehmen die Fahrer nach ihrer Meinung fragt, macht es deutlich, dass es sich um seine Fahrer bemüht. Neben informellen Gesprächen sind dazu schriftliche Befragungen geeignet, wie sie als Beispiel in den Quellentexten dargestellt werden.

Wenn das Unternehmen sinnvolle Verbesserungen, die von den Fahrern angeregt werden, in die Praxis umsetzt, tut es einen wichtigen Schritt in der Bemühung um mehr Sicherheit und Qualität.

Quelle:

- *Sicherheits-Check für Unternehmen der Personenbeförderung (BG-Handlungshilfe, Ausgabe 2004), Ziffer 7: [www.bgf.de](http://www.bgf.de) → Regelwerke → Kompendium Arbeits- und Gesundheitsschutz der BGF → Rechtsgrundlagen-Datenbank → Handlungshilfen zur Gefährdungsbeurteilung*

## U 16 Subunternehmen

Erfüllen die beauftragten Sub- oder Tochterunternehmen die Pflichtpunkte?

Wenn Sub- oder Tochterunternehmen mit der Durchführung von Fahrten beauftragt werden, müssen diese die Pflichtpunkte dieses Kriterienkataloges erfüllen. Im Einzelnen betrifft dies die folgenden Kriterien:

- U 1 Genehmigungen
- U 2 Disposition (1): Einsatzplan
- U 3 Disposition (2): Sozialvorschriften
- U 8 Arbeits- und Gesundheitsschutz (1): Gefährdungsbeurteilung
- U 9 Arbeits- und Gesundheitsschutz (2): Unterweisung
- U 10 Arbeits- und Gesundheitsschutz (3): Betriebsärztliche und sicherheitstechnische Betreuung
- U 11 Arbeits- und Gesundheitsschutz (4): Arbeitsschutzausschuss
- F 1 Fahrerlaubnis (1): Turnusmäßige Überprüfung
- F 5 Lenk- und Ruhezeiten (2): Kontrolle der Aufzeichnungen
- F 6 Fahrerschulung (1): Regelmäßige Weiterbildung
- F 12 Hinweis auf Anschnallpflicht bei Fahrtantritt
- B 2 Prüfintervalle für HU und SP
- B 4 Zeitnahe Behebung der bei HU und SP festgestellten Mängel
- B 6 Überprüfung der Betriebssicherheit
- B 9 Reifenzustand
- B 12 Freisprecheinrichtung
- B 13 Saisonale Ausstattung

Die Erfüllung ist vertraglich in den Vereinbarungen mit den Sub- und Tochterunternehmen zu verankern. Falls der Subunternehmer lediglich den Fahrer stellt, sind die Kriterien aus dem Block B gegenstandslos. Allerdings ist in diesem Fall eine Einweisung auf das entsprechende Fahrzeug vorzunehmen.





## Bereich Fahrer

	Pflicht (Punkte)	Kür (Punkte)	Erläuterung
<b>F 1</b> Verfügen die Fahrer über die erforderliche Fahrerlaubnis?	<input type="checkbox"/> ja (1) <input type="checkbox"/> nein (-)		Seite 20
<b>F 2</b> Werden die Voraussetzungen für die Verlängerung der Fahrerlaubnis aktiv gesteuert?		<input type="checkbox"/> ja (1,5) <input type="checkbox"/> nein (-)	Seite 20
<b>F 3</b> Werden für Fahrer ab 45 Jahren regelmäßig freiwillige Sehtests organisiert?		<input type="checkbox"/> ja (1,5) <input type="checkbox"/> nein (-)	Seite 21
<b>F 4</b> Werden die Fahrer kontinuierlich über gesetzliche Regelungen und arbeitswissenschaftliche Erkenntnisse informiert?		<input type="checkbox"/> ja (1,5) <input type="checkbox"/> nein (-)	Seite 21
<b>F 5</b> Werden die Daten bzw. Schaublätter der EG-Kontrollgeräte regelmäßig ausgewertet?	<input type="checkbox"/> ja (1) <input type="checkbox"/> nein (-)		Seite 22
<b>F 6</b> Werden die Fahrer in Bezug auf Verkehrssicherheit regelmäßig geschult (jährlich mindestens 7 Zeitstunden)?	<input type="checkbox"/> ja (1) <input type="checkbox"/> nein (-)		Seite 22
<b>F 7</b> Wird der Schulungsbedarf der Fahrer ermittelt?		<input type="checkbox"/> ja (1,5) <input type="checkbox"/> nein (-)	Seite 23
<b>F 8</b> Werden zusätzliche Schulungen zu den Themen Verkehrssicherheit, Arbeits- und Gesundheitsschutz durchgeführt?		<input type="checkbox"/> ja (1,5) <input type="checkbox"/> nein (-)	Seite 23

	Pflicht (Punkte)	Kür (Punkte)	Erläuterung
<b>F 9</b> Wird das Fahrpersonal rechtzeitig vor der Wintersaison über den richtigen Einsatz und die Montage von Schneeketten unterwiesen?		<input type="checkbox"/> ja (1,5) <input type="checkbox"/> nein (-)	Seite 24
<b>F 10</b> Werden regelmäßig Schulungsmaßnahmen für das Verhalten in Notfallsituationen (Verhalten bei Unfall, Panne, Gesundheitsstörungen bei Fahrgästen usw.) durchgeführt?		<input type="checkbox"/> ja (1,5) <input type="checkbox"/> nein (-)	Seite 24
<b>F 11</b> Werden die Fahrer auf für sie neue Fahrzeuge praktisch eingewiesen?		<input type="checkbox"/> ja (1,5) <input type="checkbox"/> nein (-)	Seite 25
<b>F 12</b> Weisen die Fahrer die Fahrgäste unmittelbar bei Fahrtantritt auf die Anschnallpflicht hin?	<input type="checkbox"/> ja (1) <input type="checkbox"/> nein (-)		Seite 25
<b>F 13</b> Führen die Fahrer zu Beginn der Fahrt eine Sicherheitsunterweisung der Fahrgäste durch?		<input type="checkbox"/> ja (1,5) <input type="checkbox"/> nein (-)	Seite 26
<b>Ergebnis im Bereich Fahrer:</b>			
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Alle Pflichtelemente müssen erfüllt sein (= 4 Punkte)</li> <li>• Anzahl der „Kürpunkte“ (max. 13,5 Punkte)</li> </ul>	<input style="width: 100px; height: 20px;" type="text"/>	<input style="width: 100px; height: 20px;" type="text"/>	



### F 3 Fahrerlaubnis (3): Sehtest

Werden für Fahrer ab 45 Jahren regelmäßig freiwillige Sehtests organisiert?

Schätzungsweise werden 80 bis 90 Prozent der für den Straßenverkehr relevanten Sinneseindrücke über das Auge wahrgenommen. Der optische Sinn ist also für den Omnibusfahrer der wichtigste Informationskanal.

Mit zunehmendem Alter nimmt das Sehvermögen ab. Dies ist einerseits physiologisch bedingt, andererseits können aber auch Erkrankungen Auswirkungen auf die Sehfähigkeit haben (z.B. Grüner Star). Bei rechtzeitiger Feststellung kann die Sehfähigkeit häufig durch entsprechende Sehhilfen, medikamentöse Behandlung oder Operation erhalten werden.

Um rechtzeitig eventuell nötige Maßnahmen ergreifen zu können, empfiehlt es sich, zusätzlich zu dem von der Fahrerlaubnisverordnung geforderten Fünf-Jahres-Intervall freiwillige Sehtests anzubieten, z.B. jedes zweite Jahr.

Ein solcher Sehtest sollte den in Anlage 6 der Fahrerlaubnisverordnung geforderten Kriterien bzw. der Anforderungsstufe 1 des G 25 (Gesundheitsuntersuchung für Fahr- und Steuertätigkeit) entsprechen. Gegebenenfalls ist zusätzlich eine Überprüfung des Dämmerungssehens und der Blendempfindlichkeit sinnvoll.

Quelle:

- Anlage 6 FEV/ G 25: Anforderungen an Sehtest

Hilfsmittel:

- Fahrerinformation Sehtest (s. Anlage **F 3**)



### F 4 Lenk- und Ruhezeiten (1): Unterweisung

Werden die Fahrer kontinuierlich über gesetzliche Regelungen und arbeitswissenschaftliche Erkenntnisse informiert?

Die Sozialvorschriften im Straßenverkehr dienen dem Schutz des Fahrpersonals und der Sicherheit der beförderten Personen. Der Unternehmer ist verpflichtet, seine Disposition so zu gestalten, dass die Bestimmungen eingehalten werden können (vgl. Frage U 3).

Vor Ort ist jedoch der Fahrer derjenige, der entscheiden muss, ob und wann er eine Pause oder Ruhezeit einlegt. Dies setzt voraus, dass er über die geltenden Regelungen und eventuelle Neuerungen informiert ist. Zudem tragen die vergleichsweise starren Regelungen der Sozialvorschriften besonderen Belastungssituationen (z.B. Nachtfahrt) wenig Rechnung. Durch entsprechende Schulungsmaßnahmen kann die Bereitschaft, arbeitsphysiologischen Erkenntnissen bei der Pausengestaltung Rechnung zu tragen, erhöht werden.

Für die Unterweisung des Fahrers stehen zahlreiche Materialien und Hilfen zur Verfügung (vgl. Quellen).

Quellen:  
Folgende Medien/Unterrichtshilfen eignen sich für eine entsprechende Unterweisung:

- BGF (Hrsg.): „Gesund und sicher – Arbeitsplatz Omnibus“, Bausteine A7 „Ermüdung“ und A8 „Unregelmäßige Arbeitszeiten und soziales Umfeld“
- DVR/HVBG (Hrsg.): „Todmüde – ohne mich“. Das interaktive Programm zum Thema: Müdigkeit im Straßenverkehr

Hilfsmittel:

- Dokumentation der Unterweisung (s. Anlage **F 4**)



### F 5 Lenk- und Ruhezeiten (2): Kontrolle der Aufzeichnungen

Werden die Daten bzw. Schaublätter der EG-Kontrollgeräte regelmäßig ausgewertet?

Der Unternehmer ist verpflichtet, regelmäßig die Einhaltung der Sozialvorschriften durch die Fahrer zu überprüfen. Dies ist in der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 ausdrücklich festgehalten. Bei festgestellten Zuwiderhandlungen muss er Maßnahmen ergreifen, die sicherstellen, dass sich die Verstöße nicht wiederholen.

Die Überprüfung erfolgt anhand der Aufzeichnungen der Kontrollgeräte. Die heruntergeladenen Daten bzw. Schaublätter müssen nach Benutzung mindestens ein Jahr lang aufbewahrt werden. Der Unternehmer ist auch insoweit gegenüber den Aufsichtsbehörden auskunftspflichtig.

Festgestellte Unregelmäßigkeiten bzw. Überschreitungen müssen vermerkt und zielgerichtet weiterverfolgt werden.

### F 6 Fahrerschulung (1): Regelmäßige Weiterbildung

Werden die Fahrer in Bezug auf Verkehrssicherheit regelmäßig geschult (jährlich mindestens 7 Zeitstunden)?

Diese Forderung lehnt sich an das Berufskraftfahrer-Qualifikations-Gesetz (BKrFQG) an, das eine Verpflichtung zur regelmäßigen Weiterbildung der Fahrer über die Ausbildung hinaus festschreibt. Durch eine erweiterte Schulung der Fahrer wird neben der Sicherheit auch die Effizienz im Dienstleistungsunternehmen verbessert und eine Voraussetzung für eine stärkere Identifikation des Fahrers mit dem Unternehmen geschaffen.

Für die Fahrerweiterbildung wird durch die Berufskraftfahrer-Qualifikations-Verordnung (BKrFQV) ein Umfang von 35 Stunden im Zeitraum von fünf Jahren vorgegeben. Die Weiterbildung muss in Zeiteinheiten von mindestens 7 Stunden erfolgen. Dabei geht es um eine Aktualisierung der Kenntnisse des Fahrers in verschiedenen Kenntnisbereichen.

Zur Erfüllung des Kriteriums ist es notwendig, dass die Fahrer innerhalb des Fünf-Jahreszeitraums mindestens ein ganztägiges praktisches Training (Sicherheitstraining/ Sicherheitsprogramm Omnibus) durchlaufen.

Die Teilnahme an der Weiterbildung muss für den einzelnen Fahrer durch eine entsprechende Bescheinigung nachgewiesen werden.

**Quellen:**

- Verordnung (EG) Nr. 561/2006 Art. 10 Abs. 2, Abs. 5
- Verordnung (EG) Nr. 3821/ 85 Kapitel IV Art. 13

**Hilfsmittel:**

- Dokumentation der Kontrolle (s. Anlage **F 5**)

Datum	Fahrer	Ort	Ergebnis

**Quelle:**

- Gesetz zur Einführung einer Grundqualifikation und Weiterbildung der Fahrer im Güterkraft- oder Personenverkehr (Berufskraftfahrer-Qualifikations-Gesetz – BKrFQG)
- Verordnung zur Durchführung des Berufskraftfahrer-Qualifikations-Gesetzes (Berufskraftfahrer-Qualifikations-Verordnung – BKrFQV)

**Hilfsmittel:**

- Dokumentation der regelmäßigen Weiterbildung (s. Anlage **F 6**)

Fahrer	Thema	Datum	Dauer	Ergebnis

## F 7 Fahrerschulung (2): Ermittlung des Bedarfs

Wird der Schulungsbedarf der Fahrer ermittelt?

Es empfiehlt sich, die Themen für die Schulung nicht nach einem abstrakten Schema festzulegen, sondern den Bedarf gezielt zu ermitteln und die Interessen der Fahrer dabei zu berücksichtigen. Die Einbeziehung der Fahrerinteressen bei der Lehrplangestaltung verbessert die Identifikation der Fahrer mit den geplanten Maßnahmen und verbessert die Motivation.

Neben dem persönlichen Gespräch kommen hierzu Formen der Mitarbeiterbefragung in Betracht, bei denen die Fahrer den Fortbildungsbedarf ihrerseits bzw. Themenwünsche äußern können. Entsprechende Fragebögen sind in den Hilfsmitteln enthalten.

Über den Bereich der Verkehrssicherheit hinaus kann sich die Schulung der Mitarbeiter auch auf weitere Themen beziehen: Neben Themen der Arbeitssicherheit und des Gesundheitsschutzes (vgl. Frage F 8) sind z.B. auch die Bereiche „Stressbewältigung“ und „Kundenkommunikation“ für die tägliche Arbeit des Omnibusfahrers von Belang.

Quelle:

- BGF (Hrsg.): „Gesund und sicher – Arbeitsplatz Omnibus“, Baustein A1 „Belastung und Beanspruchung“

Hilfsmittel:

- Fahrerbefragung „Belastungen im Fahrdienst“ (s. Anlage **F 7.1**)
- Fahrerbefragung „Wünsche für die Fortbildung“ (s. Anlage **F 7.2**)

## F 8 Fahrerschulung (3): Zusätzliche Schulungen

Werden zusätzliche Schulungen zu den Themen Verkehrssicherheit, Arbeits- und Gesundheitsschutz durchgeführt?

Die in der Berufskraftfahrer-Qualifikations-Verordnung genannten 35 Stunden im Fünf-Jahreszeitraum sind als Mindestumfang der Weiterbildung anzusehen. Es ist zweckmäßig, darüber hinausgehend weitere Schulungsmaßnahmen anzubieten und durchzuführen. Solche Schulungen können z.B. im Rahmen der SiFa-Unterweisung (mindestens einmal jährlich) durchgeführt werden oder durch Bausteine aus „Gesund und sicher – Arbeitsplatz Omnibus“ abgedeckt werden. Die durchgeführten Schulungen müssen zusätzlich zu den genannten 35 Stunden im Fünf-Jahreszeitraum (vgl. Frage F6) mindestens 1 Stunde pro Fahrer/Jahr umfassen, damit das Kriterium dieser Frage erfüllt ist.

Quelle:

- Arbeitsschutzgesetz (ArbSchG), §§ 12 und 13: Unterweisungspflicht durch Unternehmen für Beschäftigte

Hilfsmittel:

- Dokumentation der zusätzlichen Schulung (s. Anlage **F 8**)
- BGF (Hrsg.): „Gesund und sicher – Arbeitsplatz Omnibus“

### F 9 Fahrerschulung (4): Schneeketten

**Wird das Fahrpersonal rechtzeitig vor der Wintersaison über den richtigen Einsatz und die Montage von Schneeketten unterwiesen?**

Bei starkem Schneefall bzw. verschneiten Straßen sind Schneeketten manchmal die einzige Möglichkeit, den Omnibus mobil zu halten. Die Mitnahme von Schneeketten als Teil der saisonalen Ausstattung ist deshalb durch die BOKraft vorgeschrieben, wenn mit entsprechenden Straßenverhältnissen zu rechnen ist (vgl. Frage B 13).

Es genügt jedoch nicht, die Schneeketten nur mitzuführen. Der Fahrer muss sie auch auflegen können. Wenn der Fahrer dabei Schwierigkeiten hat, dauert der unvorhergesehene Aufenthalt länger als nötig, was den Betriebsablauf stört und die Fahrgäste möglicherweise verärgert. Außerdem wird die Stressbelastung des Fahrers erhöht, eventuell gefährdet er sich und andere, wenn er Sicherheitsregeln beim Aufziehen der Ketten außer Acht lässt.

Ein entsprechendes Training trägt dazu bei, dass der Fahrer die Ketten bei Bedarf schnell und unter Beachtung der notwendigen Sicherheitsregeln auf die Räder bekommt. Wie notwendig solche Schulungsmaßnahmen sind, richtet sich einerseits nach dem Einsatzgebiet der Fahrzeuge, andererseits nach dem Vorwissen der Fahrer. Eine Schulungsmaßnahme kann z.B. regelmäßig – etwa im Oktober – durchgeführt werden und soll ein praktisches Training beinhalten, bei dem die Fahrer selbst „Hand anlegen“.

Quelle:

- BOKraft § 18 (Saisonale Ausstattung)

Hilfsmittel:

- Dokumentation der Fahrerschulung (s. Anlage **F 9**)

Name	Ausbildungsstelle	Schulungsinhalt

### F 10 Verhalten in Notsituationen

**Werden regelmäßig Schulungsmaßnahmen für das Verhalten in Notsituationen (Verhalten bei Unfall, Panne, Gesundheitsstörungen bei Fahrgästen usw.) durchgeführt?**

Durch seine Ausbildung ist der Omnibusfahrer auch auf das Verhalten in Notsituationen (Panne, Unfall, Erste Hilfe usw.) vorbereitet. Da ein Notfall jedoch selten eintritt, bleibt das Wissen über geeignete Verhaltensweisen passiv und gerät nach und nach in Vergessenheit, wenn es nicht durch entsprechende Maßnahmen aktualisiert wird. Zudem gibt es manchmal Neuerungen, über die sich die Fahrer informieren sollten.

Eine regelmäßige Schulung zum Verhalten in Notsituationen (mindestens einmal im Fünf-Jahresturnus) ist deshalb sinnvoll. Die Ausbildung kann sich auf folgende Bereiche beziehen:

- Verhalten bei Unfall oder Panne
- Verhalten bei Notsituationen im Tunnel/ auf Brücken
- Evakuierung des Busses/ des umgestürzten Fahrzeugs
- Verhalten bei Fahrzeugbrand
- Bergung Verletzter aus dem Fahrzeug
- Erste-Hilfe-Maßnahmen bei Fahrgästen

Bei der Festlegung der Inhalte sollten die Fahrerinteressen berücksichtigt werden (vgl. Frage F 7). Bei der Durchführung der Schulungsmaßnahmen kann auf geeignete Ausbilder aus den Rettungsorganisationen zurückgegriffen werden bzw. mit diesen kooperiert werden.

Quelle:

- BGF (Hrsg.): „Gesund und sicher – Arbeitsplatz Omnibus“, Baustein B4 „Pannen und Notfälle“

Hilfsmittel:

- Dokumentation der Fahrerschulung (s. Anlage **F 10**)

Name	Ausbildungsstelle	Schulungsinhalt



## F 13 Sicherheitsunterweisung der Fahrgäste

### Führen die Fahrer zu Beginn der Fahrt eine Sicherheitsunterweisung der Fahrgäste durch?

Zu Beginn der Fahrt sollen die Fahrgäste darüber informiert werden, wo die Notausrüstung untergebracht ist und wo sich die Notausgänge befinden. Dies kann durch eine Durchsage, durch sichtbar ausgelegte Hinweise oder ein entsprechendes Bordvideo geschehen. Daneben ist der Fahrer verpflichtet, die Fahrgäste auf die Anschnallpflicht hinzuweisen (vgl. Frage F 12).

Eine entsprechende Durchsage soll mindestens enthalten:

- dass sich an den Ausstiegstüren Nothähne befinden, mit denen die Verriegelung der Türen im Notfall manuell geöffnet werden können,
- dass sich neben einigen Fensterscheiben Nothämmer befinden, mit denen im Notfall die Scheiben eingeschlagen werden können,
- dass auch die Dachluken als Notausstiege genutzt werden können.

Das Auslegen einer Bordinformation in ausreichender Anzahl oder das Vorführen eines entsprechenden Videos kann die Sicherheitsunterweisung ersetzen. Es ist zweckmäßig, die Durchführung der Sicherheitsunterweisung durch eine Fahreranweisung festzulegen (vgl. Frage U 20).

Eine ausführliche Sicherheitsunterweisung wird oft deshalb unterlassen, weil man befürchtet, die Fahrgäste damit zu verunsichern. Das Gegenteil ist jedoch der Fall: Durch die Sicherheitsunterweisung macht das Unternehmen deutlich, dass ihm die Sicherheit der Fahrgäste wichtig ist und man sich auch auf den – seltenen – Notfall vorbereitet hat. Bei Flugreisen ist eine solche Information seit vielen Jahren Standard, ohne dass dies von den Reisenden als negativ empfunden wird.

Hilfsmittel (Beispiele):

- bdo Infoblatt „Bordinformationen“
- bdo Video „Bordinformationen“
- Sicherheitsinformation für Mercedes-Benz und Setra, als pdf unter [www.omniplus.de](http://www.omniplus.de) → Training → Sicherheitsinformationen



## Bereich Bus/Fahrzeug

### Die Kriterien im Überblick

	Pflicht (Punkte)	Kür (Punkte)	Erläuterung
<b>B 1</b> Werden sicherheitsrelevante Reparaturen ausschließlich in einer vom jeweiligen Fahrzeughersteller autorisierten Vertragswerkstatt oder in einer Fachwerkstatt, die von einem in die Handwerksrolle eingetragenen Meister geleitet wird, ausgeführt?		<input type="checkbox"/> ja (1) <input type="checkbox"/> nein (-)	Seite 30
<b>B 2</b> Werden die gesetzlichen Prüfintervalle (Hauptuntersuchung und Sicherheitsprüfung) eingehalten?	<input type="checkbox"/> ja (1) <input type="checkbox"/> nein (-)		Seite 30
<b>B 3</b> Werden die bei HU und SP festgestellten Mängel zeitnah beseitigt?	<input type="checkbox"/> ja (1) <input type="checkbox"/> nein (-)		Seite 31
<b>B 4</b> Erfolgt die Mängelbeseitigung entsprechend der Prüfberichte von HU und SP vor dem nächsten Einsatz des Fahrzeuges?		<input type="checkbox"/> ja (3) <input type="checkbox"/> nein (-)	Seite 31
<b>B 5</b> Liegt ein Nachweis der Einhaltung der ECE-Regelung Nr. 66 (Festigkeit der Aufbaustruktur) für die im Unternehmen genutzten Omnibusse vor?		<input type="checkbox"/> ja (3) <input type="checkbox"/> nein (-)	Seite 32
<b>B 6</b> Wird die vorgeschriebene jährliche Überprüfung des betriebssicheren Zustands der Omnibusse durchgeführt und sind die Prüfberichte vorhanden?	<input type="checkbox"/> ja (1) <input type="checkbox"/> nein (-)		Seite 32
<b>B 7</b> Werden für jeden Reisebus (zusätzlich zu Hauptuntersuchung und Sicherheitsprüfung) mindestens halbjährlich Wartungsintervalle geplant, dokumentiert und eingehalten?		<input type="checkbox"/> ja (1) <input type="checkbox"/> nein (-)	Seite 33
<b>B 8</b> Ist der Unterbringungsort sicherheitsrelevanter Ausrüstungsgegenstände (Verbandskasten, Warnleuchte, Feuerlöscher usw.) in jedem Fahrzeug dem jeweiligen Fahrer bekannt gemacht?		<input type="checkbox"/> ja (1) <input type="checkbox"/> nein (-)	Seite 33
<b>B 9</b> Ist die Profiltiefe an den Fahrzeugen der Flotte zufriedenstellend und sind die Reifenflanken frei von Beschädigungen?	<input type="checkbox"/> ja (1) <input type="checkbox"/> nein (-)		Seite 34
<b>B 10</b> Sind je nach Saison oder Reiseroute Sommer- oder Winterreifen an allen Achsen montiert und gibt es eine entsprechende Regelung im Betrieb?	<input type="checkbox"/> ja (1) <input type="checkbox"/> nein (-)		Seite 34

	Pflicht (Punkte)	Kür (Punkte)	Erläuterung
<b>B 11</b> Sind die Fahrer angewiesen, vor Fahrtbeginn und nach jeder Pause den Zustand der Reifen zu kontrollieren?		<input type="checkbox"/> ja (1) <input type="checkbox"/> nein (-)	Seite 35
<b>B 12</b> Sind die Fahrzeuge mit funktionsfähigen Freisprecheinrichtungen ausgerüstet?	<input type="checkbox"/> ja (1) <input type="checkbox"/> nein (-)		Seite 35
<b>B 13</b> Sind die Fahrzeuge gemäß der Saison ausgestattet?	<input type="checkbox"/> ja (1) <input type="checkbox"/> nein (-)		Seite 36
<b>B 14</b> Sind in den Fahrzeugen funktionsfähige Navigationsgeräte mit aktuellem Kartenmaterial vorhanden?		<input type="checkbox"/> ja (1) <input type="checkbox"/> nein (-)	Seite 36
<b>B 15</b> Sind die Fahrzeuge auf allen Plätzen mit Sicherheitsgurten nach EG-Richtlinien ausgestattet?		<input type="checkbox"/> min 30 % (1) oder <input type="checkbox"/> min 60 % (2) oder <input type="checkbox"/> min 80 % (3) <input type="checkbox"/> nein (-)	Seite 36
<b>B 16</b> Werden neu anzuschaffende Reisebusse ausschließlich mit ESP bzw. mit vergleichbaren Sicherheitssystemen geordert?  *ART: Abstandsregel-Tempomat **TNH: Türnothahensperrung		<input type="checkbox"/> ESP (2) zusätzlich <input type="checkbox"/> ART* (+1) zusätzlich <input type="checkbox"/> TNH**(+1) <input type="checkbox"/> nein (-)	Seite 37
<b>B 17</b> Sind alle fremdkraftbetätigten Türen mit Reversiereinrichtungen ausgestattet?		<input type="checkbox"/> ja (1) <input type="checkbox"/> nein (-)	Seite 37

**Ergebnis im Bereich „Bus“:**

- Alle Pflichtelemente müssen erfüllt sein (= 7 Punkte)
- Anzahl der „Kürpunkte“ (max. 19 Punkte)

## B 1 Werkstätten

Werden sicherheitsrelevante Reparaturen ausschließlich in einer vom jeweiligen Fahrzeughersteller autorisierten Vertragswerkstatt oder in einer Fachwerkstatt, die von einem in die Handwerksrolle eingetragenen Meister geleitet wird, ausgeführt?

Arbeiten an sicherheitsrelevanten Bauteilen (Räder und Reifen, Bremsen, Lenkung) sollen nur von entsprechend qualifizierten Unternehmen ausgeführt werden, die eine hohe Qualität garantieren. Die von den Fahrzeugherstellern autorisierten Vertragswerkstätten bieten die Gewährleistung hierfür: Die Hersteller schulen das Personal ihrer Vertragswerkstätten, schreiben die Verwendung von Original-Ersatzteilen vor und überwachen die Qualität der Werkstätten.

Falls das Omnibusunternehmen auf eine eigene Werkstatt oder auf andere Fachwerkstätten als Kooperationspartner zurückgreift, müssen diese auf jeden Fall von einem Meister geleitet werden, der in die Handwerksrolle eingetragen ist. Der Meisterbrief und die damit verbundene Befähigung zur Ausbildung ist ein Garant für entsprechendes fachspezifisches Wissen.

**Hilfsmittel:**

- Übersicht über die Kooperationspartner (s. Anlage **B 1**)

Name	Anschrift	Telefon

## B 2 Prüfintervalle für HU und SP

Werden die gesetzlichen Prüfintervalle (Hauptuntersuchung und Sicherheitsprüfung) eingehalten?

Für Omnibusse sind folgende Untersuchungen und Prüf-  
fristen vorgeschrieben:

Hauptuntersuchung (HU) mit Untersuchung nach BOKraft:  
alle 12 Monate

Sicherheitsprüfung (SP): im ersten Zulassungsjahr keine, im  
2.-3. Zulassungsjahr alle 6 Monate nach der letzten HU,  
ab dem 4. Zulassungsjahr alle 3 Monate nach der letzten  
HU

Für die letzten 12 Monate muss eine fristgerechte Durch-  
führung der erforderlichen Untersuchungen für alle Fahr-  
zeuge nachgewiesen werden.

Für Omnibusse sind Prüfbücher vorgeschrieben, in denen  
die Untersuchungen und Sicherheitsüberprüfungen doku-  
mentiert werden. Nach erfolgter Hauptuntersuchung muss  
das Prüfbuch der Aufsichtsbehörde unverzüglich vorgelegt  
werden.

Die Einhaltung der Fristen wird durch eine entsprechen-  
de Buchführung erleichtert. Prüftermine sollen im Voraus  
geplant werden. Eine entsprechende Checkliste erleichtert  
es, den Überblick zu behalten.

**Quelle:**

- StVZO Anlage VIII zu § 29 Abs. 1 bis 4, Abs. 9 und 10

**Hilfsmittel:**

- Terminplanung für HU und SP (s. Anlage **B 2**)

Art der Untersuchung	Termin	Ergebnis

### B 3 Zeitnahe Behebung der bei HU und SP festgestellten Mängel

Werden die bei HU und SP festgestellten Mängel zeitnah beseitigt?

Nicht alle in HU und SP festgestellten Mängel erfordern eine erneute Vorführung des Fahrzeugs. Die Beseitigung bestimmter Mängel wird in die Verantwortung des Fahrzeughalters gegeben, der Gesetzgeber vertraut darauf, dass die Mängel eigenverantwortlich abgestellt werden.

Ob und wann die in HU und SP festgestellten Mängel beseitigt wurden, soll im Unternehmen dokumentiert werden. Anderenfalls kann nicht nachgehalten werden, ob die Mängel tatsächlich beseitigt worden sind. Eine entsprechende Übersichtsliste kann dabei helfen.

Für die letzten 12 Monate müssen die Prüfberichte aller Fahrzeuge vorgelegt werden und der Zeitpunkt der Mängelbeseitigung dokumentiert sein.

Hilfsmittel:

- Übersicht Mängelbehebung nach HU und SP (s. Anlage B 3)

### B 4 Behebung der bei HU und SP festgestellten Mängel vor dem nächsten Einsatz

Erfolgt die Mängelbeseitigung entsprechend der Prüfberichte von HU und SP vor dem nächsten Einsatz des Fahrzeuges?

Eine zeitnahe Mängelbeseitigung der bei HU und SP festgestellten Mängel ist wünschenswert. Sichtbare Schäden wie z.B. ein Sprung im Rücklichtglas beeinträchtigen das Vertrauen des Kunden in das Unternehmen, auch wenn der Schaden nicht unmittelbar die Sicherheit beeinträchtigt. Konsequenterweise ist eine Mängelbeseitigung vor dem nächsten Einsatz des Omnibusses.

Für den Zeitraum der letzten 12 Monate muss dies für alle Fahrzeuge nachgewiesen werden.

Hilfsmittel:

- Übersicht Mängelbehebung nach HU und SP (s. Anlage B 3)

## B 5 Passive Sicherheit

Liegt ein Nachweis der Einhaltung der ECE-Regelung Nr. 66 (Festigkeit der Aufbaustruktur) für die im Unternehmen genutzten Omnibusse vor?

Bei schweren Unfällen mit Omnibussen ist die passive Sicherheit, die das Fahrzeug den Insassen bietet, entscheidend für die Verletzungsschwere. Insbesondere beim Umkippen oder Überschlag des Fahrzeugs hängt viel von der Festigkeit der Aufbaustruktur des Fahrzeugs ab.

Die ECE-Regelung 66 legt die Anforderungen fest, durch die ein Schutz der Insassen gewährleistet werden kann. Die Bedingungen der ECE Nr. 66 sind in die Richtlinie 2001/85/EG des Europäischen Parlamentes und des Rates vom 20. November 2001 eingeflossen. Sie wird von zahlreichen modernen Fahrzeugmodellen erreicht bzw. übertroffen. Ältere Modelle sowie manche Fahrzeuge ausländischer Hersteller entsprechen leider noch nicht dieser Richtlinie.

Ob ein bestimmtes Fahrzeug der genannten Richtlinie entspricht, kann anhand der Fahrgestellnummer vom Hersteller ermittelt werden. Der Hersteller stellt auf Anfrage eine entsprechende Bescheinigung aus.

Für alle im Unternehmen verwendeten Omnibusse muss eine entsprechende Bescheinigung vorliegen.

### Hilfsmittel:

- Dokumentation für die verwendeten Fahrzeuge (s. Anlage **B 5.1**)
- Musterbrief für die Anforderung der Herstellerbescheinigung (s. Anlage **B 5.2**)



## B 6 Überprüfung der Betriebssicherheit

Wird die vorgeschriebene jährliche Überprüfung des betriebssicheren Zustands der Omnibusse durchgeführt? Sind die Prüfberichte vorhanden?

Der Begriff der Betriebssicherheit geht über die Verkehrssicherheit eines Fahrzeugs hinaus. Er beinhaltet zusätzlich die Arbeitssicherheit. Dabei werden Punkte geprüft, die auch für die Sicherheit der Fahrgäste wichtig sind.

Die jährliche Überprüfung der Betriebssicherheit ist durch die Unfallverhütungsvorschrift „Fahrzeuge“ (BGV D29, § 57) vorgeschrieben. Bei gleichzeitig durchgeführter, mit mängelfreiem Ergebnis abgeschlossener Hauptuntersuchung nach § 29 kann sich die Überprüfung auf den Bereich der Arbeitssicherheit beschränken. Für die Prüfung von Fahrzeugen bzw. Omnibussen bestehen besondere Grundsätze, siehe BGG 916 „Prüfung von Fahrzeugen durch Sachkundige“.

Die Überprüfung wird durch Sachkundige durchgeführt, die aufgrund ihrer fachlichen Ausbildung und Erfahrung ausreichende Kenntnisse auf dem Gebiet der Fahrzeugtechnik haben und mit den einschlägigen Arbeitsschutz- und Unfallverhütungsvorschriften sowie den allgemein anerkannten Regeln der Technik vertraut sind. Sachkundige können sowohl geeignete Mitarbeiter des Fahrzeughalters als auch solche von Technischen Überwachungsorganisationen oder Kraftfahrzeug-Fachwerkstätten sein.

Das Ergebnis der Prüfung wird dokumentiert, der Prüfbericht ist mindestens bis zur nächsten Prüfung aufzubewahren.

### Quellen:

- UVV „Fahrzeuge“ (BGV D29), § 57
- BG-Grundsatz „Prüfung von Fahrzeugen durch Sachkundige“ (BGG 916)
- BGF (Hrsg.): „Gesund und sicher – Arbeitsplatz Omnibus“, Baustein B2: „Sicher arbeiten“

### Hilfsmittel:

- Dokumentation der Überprüfung (s. Anlage **B 6**)



## B 7 Wartungsintervalle

**Werden für jeden Reisebus (zusätzlich zu Hauptuntersuchung und Sicherheitsprüfung) mindestens halbjährlich Wartungsintervalle geplant, dokumentiert und eingehalten?**

Die regelmäßige und rechtzeitige Durchführung von Wartungsarbeiten ist eine wichtige Voraussetzung für den Erhalt der Verkehrs- und Betriebssicherheit. Hauptuntersuchung und Sicherheitsprüfung sind kein Ersatz für diese Wartungs- und Kontrollarbeiten. Die Fahrzeughersteller geben Empfehlungen für Art und Umfang der Arbeiten.

Die empfohlenen Wartungsintervalle orientieren sich einerseits an der Laufleistung der Fahrzeuge (z.B. alle 90.000 km), andererseits auch an Zeitintervallen (z.B. einmal im Jahr). Ein Wartungsplan für die Fahrzeuge, der zweckmäßigerweise dokumentiert wird, muss beide Faktoren berücksichtigen.

## B 8 Ausrüstungsgegenstände

**Ist der Unterbringungsort sicherheitsrelevanter Ausrüstungsgegenstände (Verbandskasten, Warnleuchte, Feuerlöscher usw.) in jedem Fahrzeug dem jeweiligen Fahrer bekannt gemacht?**

Jedes Fahrzeug ist entsprechend den gesetzlichen Bestimmungen mit sicherheitsrelevanter Ausrüstung bestückt (Verbandskasten, Warnleuchte, Feuerlöscher, je nach Jahreszeit auch Schneeketten und andere Winterausrüstung usw.). Der Unterbringungsort dieser Gegenstände ist jedoch nicht einheitlich. Nur wenn der Fahrer weiß, wo in seinem Fahrzeug diese Gegenstände untergebracht sind, kann er sie im Notfall schnell, d.h. ohne Zeitverlust finden.

Der Fahrer kann sich direkt bei Fahrzeugübernahme mit dem Unterbringungsort dieser Gegenstände vertraut machen, wenn beispielsweise im Handschuhfach ein entsprechendes Infoblatt bereitliegt.

Auch die Zuordnung von bestimmten „Stammfahrern“ für jedes Fahrzeug ist ein bewährtes Mittel dafür, die Vertrautheit der Fahrer mit den Fahrzeugen zu verbessern.

## B 9 Reifenzustand

**Ist die Profiltiefe an den Fahrzeugen der Flotte zufriedenstellend und sind die Reifenflanken frei von Beschädigungen?**

Die Sicherheitsrelevanz des Reifenzustands ist auch für Laien unmittelbar einsichtig. Auch wenn der Gesetzgeber eine Mindestprofiltiefe von 1,6 mm vorschreibt, sind sich Experten darüber einig, dass Reifen nicht bis zu diesem Minimum abgefahren werden sollen. Bei Sommerreifen ist eine Mindestprofiltiefe von 3 mm, bei Winterreifen von 4 mm empfehlenswert.

Damit das Kriterium als erfüllt angesehen werden kann, müssen die Reifen an allen Fahrzeugen die empfohlenen Mindestwerte übertreffen.

Auch Beschädigungen an den Reifenflanken können die Sicherheit beeinträchtigen. Entsprechend beschädigte Reifen sind auszuwechseln.

## B 10 Saison- und routenbezogene Bereifung

**Sind je nach Saison oder Reiseroute Sommer- oder Winterreifen an allen Achsen montiert und gibt es eine entsprechende Regelung im Betrieb?**

Die Anpassung der Bereifung an Straßenzustand bzw. die Witterung ist ein wichtiger Faktor der aktiven Sicherheit. Die BOKraft schreibt in § 18 vor, dass die Ausrüstung der Fahrzeuge den jeweiligen Straßen- und Witterungsverhältnissen anzupassen ist. Dort heißt es: „Wenn es die Umstände angezeigt erscheinen lassen, sind Winterreifen (...) mitzuführen.“ Der Gesetzgeber hat die Bedeutung saisonal angepasster Bereifung erneut unterstrichen, indem er mit Geltung ab 1.5.2006 faktisch eine situationsbezogene Winterreifenpflicht für alle Fahrzeuge in der Straßenverkehrsordnung verankert hat.

Wer darauf vertraut, dass – beispielsweise im Flachland – keine winterlichen Verhältnisse auftreten, riskiert es, bei einem plötzlichen Wetterumschwung mit ungeeigneten Reifen dazustehen. Es ist deshalb zweckmäßig, generell alle Omnibusse für die Wintersaison mit Winterreifen auszurüsten. Dies gilt auch außerhalb der Wintersaison, wenn aufgrund der Reiseroute mit winterlichen Wetter- bzw. Fahrbahnbedingungen zu rechnen ist. Fahrversuche haben ergeben, dass nicht nur die Antriebs- sondern auch die Lenkachse von der angepassten Bereifung profitiert. Die Ausrüstung muss sich deshalb auf alle Achsen erstrecken, lediglich bei der Nachlaufachse ist dies nicht zwingend.

Es ist zweckmäßig, dies durch eine entsprechende Anweisung bzw. Regelung im Betrieb festzuschreiben.

Quelle:

- BOKraft § 18
- StVO § 2 Abs. 3a

## B 11 Reifenkontrolle durch den Fahrer

Sind die Fahrer angewiesen, vor Fahrtbeginn und nach jeder Pause den Zustand der Reifen zu kontrollieren?

Die Kontrolle des Reifenzustands ist Bestandteil der routinemäßigen Überprüfung, die jeder Fahrer zu Beginn der Arbeitsschicht bzw. vor Inbetriebnahme des Fahrzeugs durchführen muss (vgl. Unfallverhütungsvorschrift „Fahrzeuge“ (BGV D29) sowie die Berufsgenossenschaftlichen Grundsätze „Prüfung von Fahrzeugen durch Fahrpersonal“ (BGG 916)).

Da Reifenschäden (entweichende Luft, Beschädigungen der Reifenflanke, Laufflächenbeschädigung bzw. -ablösung) auch während einer Tour auftreten können, ist es zweckmäßig, grundsätzlich bei jedem Stopp bzw. jeder Fahrpause den Reifenzustand zu prüfen. Wenn der Fahrer einen sich anbahnenden Schaden rechtzeitig erkennt, kann unter Umständen eine Reifenpanne während der Fahrt mit möglicherweise gefährlichen Folgen vermieden werden.

Eine entsprechende Betriebsanweisung an die Fahrer ist sinnvoll.

### Quellen:

- UVV „Fahrzeuge“ (BGV D29)
- BG-Grundsatz „Prüfung von Fahrzeugen durch Sachkundige“ (BGG 916)
- BGF (Hrsg.): „Gesund und sicher – Arbeitsplatz Omnibus“, Baustein B2: „Sicher arbeiten“

### Hilfsmittel:

- Fahreranweisung (s. Anlage **B 11**)



## B 12 Freisprecheinrichtung

Sind die Fahrzeuge mit funktionsfähigen Freisprecheinrichtungen ausgerüstet?

Die Straßenverkehrsordnung untersagt in § 23 (1a) dem Fahrer, ein Mobil- oder Autotelefon zu benutzen, wenn er hierfür das Mobiltelefon oder den Hörer des Autotelefons aufnimmt oder hält. Dies gilt nicht, wenn das Fahrzeug steht und der Motor ausgeschaltet ist. Nach der amtlichen Begründung schließt dieses Verbot jeden manuellen Gebrauch des Telefons oder -Hörers zum Anwählen, Versenden von SMS oder den Abruf von Daten ein.

Da es dennoch nützlich sein kann, wenn der Fahrer während der Fahrt erreichbar ist bzw. seinerseits Nachrichten durchgeben kann, sollten die Fahrerplätze mit Freisprecheinrichtungen ausgestattet sein. Hierdurch wird auch erreicht, dass der Fahrer nicht doch dazu verleitet werden könnte, verbotenerweise ein Handy ohne Freisprecheinrichtung in Betrieb zu nehmen.

Die Ausstattung der Fahrzeuge mit funktionierender Freisprecheinrichtung (Festeinbau, Vorhandensein passender Headsets) ist also ein Sicherheitsmerkmal. Allerdings ist auch die Benutzung eines Telefons mit Freisprecheinrichtung immer als eine Quelle möglicher Ablenkung zu sehen, sodass die Benutzung nach Möglichkeit während der Fahrt ganz unterbleiben sollte.

### Quelle:

- StVO § 23

### B 13 Saisonale Ausstattung

**Sind die Fahrzeuge gemäß der Saison ausgestattet?**

Die BOKraft verlangt in § 18, dass die Ausrüstung der Fahrzeuge beim Einsatz den jeweiligen Straßen- und Witterungsverhältnissen anzupassen ist. Neben der Ausrüstung mit Winterreifen (vgl. Frage B 10) nennt die Verordnung ausdrücklich „Schneeketten, Spaten und Hacke sowie Abschleppseil oder -stange“. Je nach Saison ist die entsprechende Ausrüstung mitzuführen.

Seit Mai 2006 wird für den Winterbetrieb ausdrücklich auch eine funktionsfähige Scheibenwaschanlage, d.h. ausreichend Frostschutz im Behälter, gefordert. Bei Nichterfüllung ist der Verstoß mit Verwarnungsgeld belegt.

Quellen:

- StVO §2 (3a)
- BOKraft § 18

### B 14 Navigationsgeräte

**Sind in den Fahrzeugen funktionsfähige Navigationsgeräte mit aktuellem Kartenmaterial vorhanden?**

Navigationsgeräte erleichtern dem Fahrer die Zielerreichung. Vor allem auf unbekanntem Routen bzw. der Anfahrt von unbekanntem Zielorten oder Zwischenstopps ist dies wichtig. Auch wenn auf bekannten Routen – etwa stau- oder baustellenbedingt – eine Ausweichstrecke gewählt werden muss, kann das Navigationsgerät eine wichtige Hilfe darstellen.

Das Navigationssystem übernimmt den Lotsendienst, und Konzentration und Aufmerksamkeit können ganz auf den Verkehr gerichtet bleiben. Allerdings ist dazu aktuelles Kartenmaterial nötig, dass nach Möglichkeit auch Gewichtsbegrenzungen sowie Durchfahrthöhen von Brücken berücksichtigt.

Da eine vorhandene Flotte nicht auf einen Schlag mit diesen Geräten ausgerüstet werden kann, gilt dieses Kriterium als erfüllt, wenn mindestens 40 Prozent der Busse mit den entsprechenden Geräten ausgerüstet sind.

### B 15 Sicherheitsgurte

**Sind die Fahrzeuge auf allen Plätzen mit Sicherheitsgurten nach EG-Richtlinien ausgestattet?**

Je nach Alter bzw. Termin der Erstzulassung müssen Reisebusse mit Sicherheitsgurten auf allen Plätzen ausgerüstet sein. Es ist im Interesse der Sicherheit der Fahrgäste sinnvoll, wenn dies bei möglichst vielen Fahrzeugen der Flotte der Fall ist.

Damit die Sicherheitsgurte ihren Zweck erfüllen, müssen sie in Bauart und Ausführung den geltenden EG-Richtlinien entsprechen. Eine nachträgliche Ausrüstung älterer Fahrzeuge mit Gurten ist im Sinne dieses Kriteriums nur dann sinnvoll, wenn dies gewährleistet ist. Ein Einbau von Gurten, die diese Anforderungen nicht erfüllen, ist im Sinne dieses Kriteriums nicht sinnvoll.

Hilfsmittel:

- Übersicht über die Fahrzeuge/ Ausstattung mit Gurten (s. Anlage **B 15**)



# Die Anwendung des Kriterienkataloges

## A) Selbstüberprüfung des Unternehmers

Der Busunternehmer kann anhand des Kriterienkataloges „Sicherheit im Reisebus“ den Sicherheitsstandard in seinem Unternehmen selbst umfassend überprüfen und dokumentieren. Hierzu enthält der Katalog entsprechende Erläuterungen, Quellenhinweise und Hilfsmittel.

Die Hilfsmittel, die im Anhang enthalten sind, haben verschiedene Funktionen: Zum einen gibt es hier Übersichten und Dokumentationsblätter, z.B. zur Dokumentation durchgeführter Unterweisungen. Zum anderen enthält der Anhang Vorschläge für Fahreranweisungen bzw. Fahrerinformationen, die direkt an die Fahrerinnen und Fahrer gegeben werden können. Diese Hilfsmittel verstehen sich als Beispiele, selbstverständlich können sie nach Bedarf unternehmensspezifisch modifiziert werden.

Bei den einzelnen Kriterien wird unterschieden zwischen Pflicht- und KÜrelementen. Bei den Pflichtelementen handelt es sich um Kriterien, die durch den Gesetzgeber vorgegeben sind. Diese Kriterien müssen ausnahmslos erfüllt werden.

Bei den KÜrelementen handelt es sich um Kriterien, die über das hinausgehen, was der Gesetzgeber fordert. Durch die Erfüllung dieser Kriterien macht der Unternehmer deutlich, dass er den Anforderungen an die Sicherheit in besonderem Maße Rechnung trägt.

Die Überprüfung des Unternehmens auf dieser Basis erfolgt freiwillig und eigenverantwortlich. Der Unternehmer verschafft sich somit einen Überblick über das Erreichte und erhält Hinweise, wo eventuell weiterer Handlungsbedarf besteht. Mit dem Ergebnis der Selbstüberprüfung darf nicht geworben werden, dies ist nur nach externer Überprüfung durch eine neutrale Stelle möglich (siehe rechte Spalte).

## B) Überprüfung durch externe Stellen

Neben der Selbstüberprüfung gibt es die Möglichkeit, dass Busunternehmer sich die Erfüllung des Kriterienkataloges durch eine neutrale und externe Stelle bescheinigen lassen. Auch diese Überprüfung ist freiwillig. Die Wahl der Prüforganisation ist dem Unternehmen freigestellt. Eine Liste der vom Lenkungsgremium zugelassenen Prüforganisationen finden Sie im Internet unter [www.Sicherheit-im-Reisebus.de](http://www.Sicherheit-im-Reisebus.de)

Eine solche Prüfung auf Basis des Kriterienkataloges wird durch geeignete Personen der Prüforganisationen nach festgelegtem Schema vorgenommen. Durch die Arbeit des Prüfers erhält der Unternehmer nicht nur Aufschluss über den in seinem Unternehmen erreichten Stand der Sicherheit, sondern auch wichtige Hinweise über Verbesserungsmöglichkeiten.

Eine erfolgreiche Prüfung wird dann bescheinigt, wenn das geprüfte Unternehmen alle Pflichtkriterien und mindestens 70 Prozent der KÜrelemente erfüllt.

Die Dauer und die Kosten einer solchen Überprüfung richten sich nach der Größe des Unternehmens und dem damit verbundenen Prüfungsumfang.

Unternehmen, die sich erfolgreich einer entsprechenden Prüfung unterzogen haben, dürfen damit werben, z.B. durch das Führen eines entsprechenden Siegels. Die Prüforganisationen haben die Möglichkeit, die erfolgreich geprüften Unternehmen auf ihren Internetseiten zu listen.

**Der DVR behält sich vor, gegen eine missbräuchliche Verwendung des Kriterienkataloges juristische Schritte einzuleiten.**

# Anlage

## Anlage Unternehmen

<b>U 1</b>	Vorliegen der personenbeförderungsrechtlichen Genehmigung	40
<b>U 6</b>	Dokumentation der getroffenen Maßnahmen im Hinblick auf Betriebsstörungen	41
<b>U 9</b>	Dokumentation einer Unterweisung	42
<b>U 14</b>	Kundenbefragung Sicherheitsaspekte	43
<b>U 18</b>	Dokumentation der Disponentenschulung „Sicherheit und Gesundheitsschutz“	44
<b>U 19</b>	Dokumentation eines Mitarbeitergesprächs zum Austausch über sicherheitsrelevante Faktoren bei der Tourenplanung	45
<b>U 20</b>	Fahreranweisung „Sicherheitsunterweisung für die Fahrgäste“	46

## Anlage Fahrer

<b>F 1</b>	Vorliegen der erforderlichen Fahrerlaubnis	47
<b>F 2</b>	Steuerung der Voraussetzungen für die Verlängerung der Fahrerlaubnis	48
<b>F 3</b>	Fahrerinformation: Durchführung eines freiwilligen Sehtests	49
<b>F 4</b>	Durchführung einer Unterweisung zum Thema „Lenk- und Ruhezeiten/ Arbeitswissenschaftliche Erkenntnisse“	50
<b>F 5</b>	Lenk- und Ruhezeiten: Kontrolle der Aufzeichnungen	51
<b>F 6</b>	Dokumentation der regelmäßigen Fahrerweiterbildung	52
<b>F 7.1</b>	Fragebogen 1 - Belastungen im Fahrdienst	53
<b>F 7.2</b>	Fragebogen 2 - Wünsche für die Fortbildung	54
<b>F 8</b>	Dokumentation der zusätzlichen Fahrerschulung im Bereich „Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz“	55
<b>F 9</b>	Dokumentation der Fahrerschulung „Einsatz von Schneeketten“	56
<b>F 10</b>	Dokumentation der Fahrerschulung „Verhalten in Notsituationen“	57
<b>F 11</b>	Dokumentation über die Durchführung der Fahrzeugeinweisung	58
<b>F 12</b>	Fahreranweisung „Anschnallpflicht der Fahrgäste“	59

## Anlage Bus

<b>B 1</b>	Liste der externen Kooperationspartner	60
<b>B 2</b>	Übersicht: Terminplanung für HU und SP	61
<b>B 3</b>	Übersicht: Mängelbehebung nach HU und SP	62
<b>B 5.1</b>	Nachweis der Erfüllung der ECE-Regelung Nr. 66	63
<b>B 5.2</b>	Musterbrief für die Anforderung der Herstellerbescheinigung	64
<b>B 6</b>	Dokumentation der jährlichen Überprüfung der Betriebssicherheit der Fahrzeuge	65
<b>B 11</b>	Fahreranweisung „Kontrolle des Reifenzustands“	66
<b>B 15</b>	Hilfsmittel: Übersicht über die Ausrüstung mit Gurten	67
<b>B 16</b>	Übersicht über geplante Neuanschaffungen	68

# Vorliegen der personenbeförderungsrechtlichen Genehmigung

<b>Unternehmer:</b>	
<b>Urkunde ausgestellt am:</b>	
<b>Gültig bis:</b>	
<b>Eingetragene Fahrzeuge: (Kennzeichen)*</b>	

\* Bei Vorliegen einer Gemeinschaftslizenz ist die Angabe nicht erforderlich.



# Dokumentation einer Unterweisung

Firma/Abteilung \_\_\_\_\_

Datum/Uhrzeit (von - bis) \_\_\_\_\_

Folgende Themen wurden behandelt:

---



---



---

Für folgende Mitarbeiter wurde von Herrn/Frau \_\_\_\_\_ eine Unterweisung nach § 12 ArbSchG durchgeführt.

Name	Unterschrift

Unterschrift Unterweiser/-in \_\_\_\_\_

## Kundenbefragung Sicherheitsaspekte

Sehr geehrter Fahrgast,

bei keinem anderen Verkehrsmittel ist das Risiko eines Unfalls so gering wie beim Reisebus. Die Ausbildung unserer Fahrer und die regelmäßig Kontrolle unserer Fahrzeuge bietet die Gewähr dafür, dass Sie sich bei Ihrer Reise sicher und gut aufgehoben fühlen können. Da uns Ihre Zufriedenheit wichtig ist, möchten wir Sie bitten, am Ende der Fahrt die folgenden Fragen zu beantworten. Dann können wir uns in Zukunft noch mehr an Ihren Wünschen orientieren.

### 1) Wie beurteilen Sie den Sicherheitsstandard bei der Reise, an der Sie teilgenommen haben?

a) Sicherheitsstandard des Fahrzeugs

sehr gut       gut       befriedigend       ausreichend       mangelhaft

b) Sicherheit beim Ein- und Aussteigen bzw. Be- und Entladen

sehr gut       gut       befriedigend       ausreichend       mangelhaft

c) Umsicht und Verhalten des Busfahrers/der Busfahrerin

sehr gut       gut       befriedigend       ausreichend       mangelhaft

### 2) Hat der Fahrer/die Fahrerin vor Fahrtantritt auf die Anschnallpflicht hingewiesen?

ja       nein

### 3) Wurde eine Information über das Verhalten im Notfall (Notausstieg usw.) durchgeführt?

ja       nein





## Fahreranweisung „Sicherheitsunterweisung für die Fahrgäste“

Zu Beginn der Fahrt müssen die Fahrgäste bei allen Reisen darüber informiert werden, wo die Notausrüstung untergebracht ist und wo sich die Notausgänge befinden.

Eine entsprechende Durchsage muss mindestens enthalten:

- dass sich an den Ausstiegstüren Nothähne befinden, mit denen die Verriegelung der Türen im Notfall manuell geöffnet werden können,
- dass sich neben einigen Fensterscheiben Nothämmer befinden, mit denen im Notfall die Scheiben eingeschlagen werden können,
- dass auch die Dachluken als Notausstiege genutzt werden können.

Wenn eine schriftliche Bordinformation in ausreichender Anzahl ausgelegt wurde, genügt es, per Durchsage auf die Informationen hinzuweisen. Das Vorführen eines Sicherheitsvideos reicht ebenfalls aus.

### Bestätigung des Fahrers

Ich,

(Name) \_\_\_\_\_

(Anschrift) \_\_\_\_\_

habe die obige Fahreranweisung erhalten und verpflichte mich, sie bei meinen Fahrten einzuhalten.

Datum, Unterschrift \_\_\_\_\_





## Fahrerinformation

### Durchführung eines freiwilligen Sehtests

#### Sehr geehrte Damen und Herren,

schätzungsweise 80 bis 90 Prozent der für den Straßenverkehr relevanten Sinnes-  
eindrücke werden über das Auge wahrgenommen. Der optische Sinn ist also für Sie  
als Fahrer der wichtigste Informationskanal.

Mit zunehmendem Alter nimmt das Sehvermögen ab. Dies ist einerseits physiologisch  
bedingt, andererseits können aber auch Erkrankungen Auswirkungen auf die Sehfähig-  
keit haben (z.B. Grüner Star). Bei rechtzeitiger Feststellung kann die Sehfähigkeit – und  
damit Ihre Arbeitsfähigkeit – häufig durch entsprechende Sehhilfen, medikamentöse  
Behandlung oder Operation erhalten werden.

Wir möchten Ihnen die Möglichkeit geben, zusätzlich zur alle fünf Jahre stattfindenden  
ärztlichen Untersuchung Ihre Sehfähigkeit bei einem freiwilligen Sehtest überprüfen zu las-  
sen. Dies geschieht in Ihrem eigenen Interesse, ist aber auch im Sinne unserer Fahrgäste,  
denen wir ein hohes Maß an Sicherheit bei der Durchführung unserer Reisen zusichern.

Die nächste Untersuchung findet an folgendem Termin statt:  
(Datum/ Uhrzeit/ Ort)

Die Teilnahme ist freiwillig und kostenlos.

Mit freundlichen Grüßen



---

### Rückmeldung bitte bis (Datum) an (Empfänger)

An dem Sehtest am (Datum) nehme ich teil/ nicht teil.

\_\_\_\_\_  
Name

\_\_\_\_\_  
Unterschrift







## Fragebogen 1 - Belastungen im Fahrdienst

**Bitte schätzen Sie Ihre persönliche Belastung bzw. Gefährdung am Arbeitsplatz ein, die durch die folgenden Faktoren entsteht:**

	0 gar nicht	1 gering	2 spürbar	3 stark	4 sehr stark
1 Ungünstige Sitzhaltung					
2 Schwingungen bzw. Vibrationen					
3 Heben oder Tragen schwerer Lasten					
4 schwierige Sichtverhältnisse bei Tag- und Nachtfahrten					
5 Hitze bzw. Klima					
6 Lärmeinwirkung					
7 Unregelmäßige Ernährung					
8 Nacht- und Schichtdienst					
9 Stress					
10 Konflikte mit Fahrgästen					
11 Unfallgefahren im Straßenverkehr					
12 Unfallgefahren im und am Bus (Ein- und Aussteigen, Wartungsarbeiten usw.)					
13 Pannen und Notfälle unterwegs					
14 Beförderung von Schülern					
15 Beförderung mobilitätsbehinderter Fahrgäste					

## Fragebogen 2 - Wünsche für die Fortbildung

**Über welche Themen aus dem Bereich „Arbeitsicherheit und Gesundheitsschutz“ möchten Sie gerne mehr wissen?**

	0 gar nicht interessiert	1 vielleicht interessiert	3 stark interessiert
1 Belastung und Beanspruchung allgemein			
2 Ergonomisch richtig sitzen, heben und tragen			
3 Verhinderung von Sicht- bzw. Augenproblemen			
4 Umgang mit Hitze und ungünstigem Klima			
5 Gefahren durch Lärm			
6 Gesund durch Ernährung			
7 Maßnahmen gegen Ermüdung			
8 Mit Schichtarbeit leben			
9 Älter werden und dabei fit bleiben			
10 Gesundheitsuntersuchungen für Busfahrer/innen			
11 Verkehrsunfälle vermeiden/sicher fahren			
12 Sicher arbeiten (Vermeidung von Unfällen bei Tätigkeiten im und am Bus)			
13 Verhalten bei Pannen und Notfällen			
14 Beförderung von Schülern			
15 Beförderung mobilitätsbehinderter Fahrgäste			
16 Stress vermeiden und bewältigen			
17 Konflikte vermeiden und bewältigen			
18 Sonstige:			









## Fahreranweisung „Anschnallpflicht der Fahrgäste“

Vor Antritt der Fahrt sind die Fahrgäste auf die Gurtanlegepflicht hinzuweisen. Werden die Fahrgäste an verschiedenen Orten abgeholt, ist der Hinweis bei jedem Stopp, an dem Fahrgäste zusteigen, zu wiederholen. Das Auslegen entsprechender Bordinformationen allein reicht nicht aus.

### Bestätigung des Fahrers

Ich,

(Name) \_\_\_\_\_

(Anschrift) \_\_\_\_\_

habe die obige Fahreranweisung erhalten und verpflichte mich, sie bei meinen Fahrten einzuhalten.

Datum, Unterschrift \_\_\_\_\_



## Übersicht: Terminplanung für HU und SP

<b>Fahrzeug/ Kennzeichen</b>			
<b>Tag der ersten Zulassung</b>			
1. HU fällig/durchgeführt		SP nach 6 Monaten fällig/durchgeführt	
2. HU fällig/durchgeführt		SP nach 6 Monaten fällig/durchgeführt	
3. HU/ SP fällig/durchgeführt	SP nach 3 Monaten fällig/durchgeführt	SP nach 6 Monaten fällig/durchgeführt	SP nach 9 Monaten fällig/durchgeführt
4. HU/ SP fällig/durchgeführt	SP nach 3 Monaten fällig/durchgeführt	SP nach 6 Monaten fällig/durchgeführt	SP nach 9 Monaten fällig/durchgeführt
5. HU/ SP fällig/durchgeführt	SP nach 3 Monaten fällig/durchgeführt	SP nach 6 Monaten fällig/durchgeführt	SP nach 9 Monaten fällig/durchgeführt
6. HU/ SP fällig/durchgeführt	SP nach 3 Monaten fällig/durchgeführt	SP nach 6 Monaten fällig/durchgeführt	SP nach 9 Monaten fällig/durchgeführt
7. HU/ SP fällig/durchgeführt	SP nach 3 Monaten fällig/durchgeführt	SP nach 6 Monaten fällig/durchgeführt	SP nach 9 Monaten fällig/durchgeführt
8. HU/ SP fällig/durchgeführt	SP nach 3 Monaten fällig/durchgeführt	SP nach 6 Monaten fällig/durchgeführt	SP nach 9 Monaten fällig/durchgeführt

## Übersicht: Mängelbehebung nach HU und SP

<b>Fahrzeug/ Kennzeichen</b>				
<b>Tag der ersten Zulassung</b>				
<b>vorige HU am</b>				<b>1. Einsatz nach HU/SP</b>
<b>letzte Hu am</b>	<b>mängelfrei</b>	<b>Mängel behoben am</b>		
<b>SP nach 3 Monaten am</b>	<b>nicht erforderlich</b>	<b>mängelfrei</b>	<b>Mängel behoben am</b>	
<b>SP nach 6 Monaten am</b>	<b>nicht erforderlich</b>	<b>mängelfrei</b>	<b>Mängel behoben am</b>	
<b>SP nach 9 Monaten am</b>	<b>nicht erforderlich</b>	<b>mängelfrei</b>	<b>Mängel behoben am</b>	



## Musterbrief für die Anforderung der Herstellerbescheinigung

(Anschrift des Herstellers  
bzw. Importeurs)

Nachweis der Festigkeit der Aufbaustruktur bei bestimmten Fahrzeugen

(Datum)

Sehr geehrte Damen und Herren,

als Reisebusunternehmen fühlen wir uns der Sicherheit unserer Fahrgäste in besonderem Maße verpflichtet. Wir möchten in unserem Unternehmen nur Fahrzeuge verwenden, die der ECE-Regelung Nr. 66 hinsichtlich der Festigkeit der Aufbaustruktur entsprechen.

In unserem Fahrpark befinden sich folgende Fahrzeuge, die von Ihnen hergestellt wurden: (Typ, Baujahr, FG-Nummer).

Bitte bescheinigen Sie uns für die angegebenen Fahrzeuge, dass diese den Anforderungen nach ECE Nr. 66 entsprechen.

Verbindlichen Dank,

(Name, Unterschrift)

## Dokumentation der jährlichen Überprüfung der Betriebssicherheit der Fahrzeuge (Prüfung gemäß BGG 916)

Fahrzeug/ Kennzeichen	Nächster Prüftermin	Nächster Prüftermin	Nächster Prüftermin
	durchgeführt am	durchgeführt am	durchgeführt am

## Fahreranweisung „Kontrolle des Reifenzustands“

Bei Übernahme des Fahrzeugs sowie bei jedem Stopp bzw. Fahrpause ist der Reifenzustand zu kontrollieren, insbesondere auf:

- Profil
- Druckverlust
- Beschädigungen der Reifenflanken
- Laufflächenbeschädigung oder -ablösung

Wenn ein sich anbahnender Schaden rechtzeitig erkannt wird, kann unter Umständen eine Reifenpanne im Fahrbetrieb mit möglicherweise gefährlichen Folgen vermieden werden.

### Bestätigung des Fahrers

Ich,

(Name) \_\_\_\_\_

(Anschrift) \_\_\_\_\_

habe die obige Fahreranweisung erhalten und verpflichte mich, sie bei meinen Fahrten einzuhalten.

Datum, Unterschrift \_\_\_\_\_

## Übersicht über die Ausrüstung der Fahrzeuge mit Gurten

Fahrzeug (Kennzeichen)	Ausrüstung mit Gurten nach neuester ECE-Vorschrift	
	ja	nein

Gesamtzahl der Fahrzeuge	Anzahl mit Gurten nach neuester ECE-Vorschrift	= Prozent	Punktzahl*

- \* mindestens 30 Prozent = 1 Punkt  
 mindestens 60 Prozent = 2 Punkte  
 mindestens 80 Prozent = 3 Punkte

# Übersicht über Neuanschaffungen

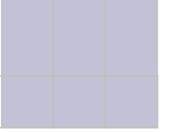
Neu anzuschaffende Reisebusse werden künftig ausschließlich mit folgenden Sicherheitsausstattungen geordert:						
ESP		Abstandsregel-Tempomat		Türnothahn-sperrung		Punktzahl*
ja	nein	ja	nein	ja	nein	

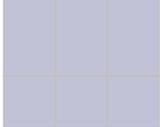
- \* ESP = 2 Punkte
- Abstandsregel-Tempomat = 1 Punkt
- Türnothahnspernung = 1 Punkt

Seit Verpflichtung auf die Kriterien wurden folgende Fahrzeuge neu angeschafft. Sie sind ausgestattet mit:						
Typ/ Kennzeichen	ESP		Abstandsregel-Tempomat		Türnothahn-sperrung	
	ja	nein	ja	nein	ja	nein









# Sicherheit im Reisebus