



LBO

DIEBUSUNTERNEHMEN

Mitglied im bdo



LBO - Sonderdruck

Schülerverkehr

Guten Morgen Busfahrer – Guten Morgen Busfahrerin



Sicher mit dem Bus zur Schule: Durch gemeinsame Verantwortung Sicherheit schaffen

Rund 17,5 Millionen Schüler in Deutschland nutzen überwiegend den Bus für ihren täglichen Weg in die Schule und zurück. Seit Jahrzehnten ist der Schulbus von allen Verkehrsträgern am geringsten am Schülerunfallgeschehen beteiligt. In Bayern werden täglich alleine **1,3 Millionen Schüler und Auszubildende mit dem Bus** in die Schule bzw. Ausbildungsstätte gebracht. Hierfür stehen ca. 12.000 Omnibusse zur Verfügung. Der Omnibus ist damit die wichtigste Alternative für den Schulweg.

Die jüngsten Auswertungen der Deutschen gesetzlichen Unfallversicherung vom August 2024 belegen: Mit einem Anteil von nur **7,05 Prozent** am gesamten Straßenverkehrsunfallgeschehen ist der Schulbus neben öffentlichen Bussen und Bahnen eine der sichersten Alternative für den Schulweg.

Die mit Abstand häufigsten Straßenverkehrsunfälle in der Schüler-Unfallversicherung waren mit **45,54 Prozent** erneut die Fahrradunfälle. Im Jahr 2022 waren es **23.075** Unfälle. Weitere Unfälle haben sich als Pkw-Fahrer bzw. -Mitfahrer (**11,83 Prozent**), als Fußgänger (**9,73 Prozent**) sowie bei der Nutzung von motorisierten Zweirädern (**6,54 Prozent**) ereignet. **6,04 Prozent** der Unfälle passierten mit Tretrollern, Inlinern u.a.

Insgesamt ereigneten sich **91,0 Prozent** aller Unfälle mit „privaten“ Verkehrsmitteln, zu **Fuß und Schienenfahrzeugen**. Auf die Beförderung mit öffentlichen Verkehrsmitteln mit Bussen entfielen insgesamt **9,0 Prozent**. **7,05 Prozent** aller Unfälle ereigneten sich mit Schulbussen, **2,03 Prozent** mit sonstigen Bussen oder öffentlichen Verkehrsmitteln.

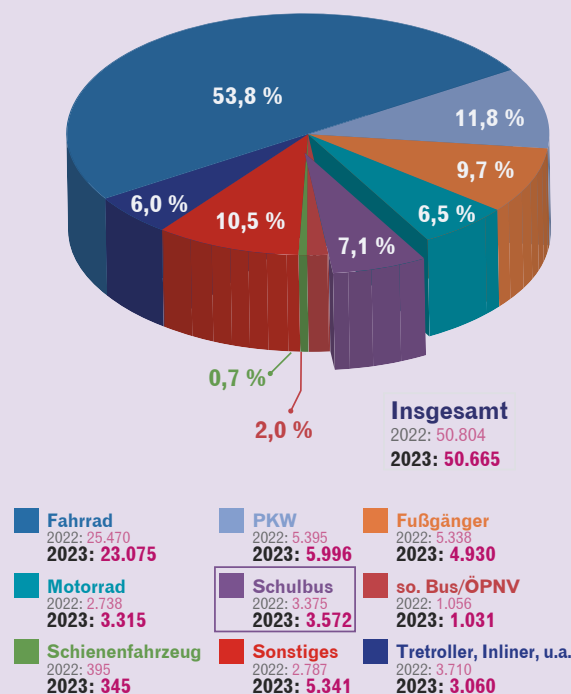
Statistisch gesehen ist der Schulbus **über sechs Mal** sicherer als das Fahrrad. Im allgemeinen ÖPNV mit Bussen ist die Sicherheit, nicht zu verunglücken noch um ein Vielfaches höher – vor allem vor dem Hintergrund der weitaus höheren Verkehrsanteile am Ausbildungsverkehr.

Auch der Langzeitvergleich mit anderen Verkehrsmitteln bestätigt: Das Risiko, bei der Beförderung durch Schulbusse einen Straßenverkehrsunfall zu erleiden, ist seit Jahren bei weitem geringer als bei anderen Schulwegalternativen.

Die Unfallrate je 1000 Schüler ist bei Schulbussen seit Jahren tendenziell auf gleich niedrigem Niveau.

Einen Überblick über das Schülerunfallgeschehen geben auch die Auswertungen der **Deutschen Gesetzlichen Unfallversicherung (DGUV)**. Sie erfasst alle meldepflichtigen Schülerunfälle, das heißt, alle Unfälle, die eine ärztliche Behandlung nach sich ziehen.

Schülerunfallgeschehen im Straßenverkehr



Statistik Schülerunfallgeschehen 2023, Deutsche Gesetzliche Unfallversicherung, August 2024

Danach wurden im Jahr 2023 in ganz Deutschland insgesamt **1.118.271** Unfälle von Schülern gemeldet. Zu **91,7 Prozent** handelt es sich dabei um Unfälle, die während des Unterrichts, der Pausen und insbesondere beim Sportunterricht passieren. Nur **8,3 Prozent** aller gemeldeten Schülerunfälle ereignen sich auf dem Schulweg **im Straßenverkehr**.

Dies bedeutet, dass bei insgesamt 18,086 Millionen versicherten Kindern und Schülern in Deutschland auf 1.000 Versicherte 2,80 Verkehrsunfälle entfallen.

Im Wesentlichen basiert die Sicherheit im Schulbusverkehr auf vier Säulen: Verantwortungsbewusste Unternehmer, gut ausgebildete Busfahrer, eine bestmögliche Fahrzeug-Sicherheitstechnik sowie präventive Maßnahmen in Form von Schulungen oder Sicherheitstrainings.

Jede dieser Säulen steht auf verschiedenen rechtlichen Rahmenbedingungen, die die Fahrer und Unternehmer kennen und beachten müssen. Die für den Schülerverkehr mit Omnibussen relevanten Regelungen finden sich u.a. in der Straßenverkehrsordnung (StVO), Straßenverkehrszulassungsordnung (StVZO), im Personenbeförderungsgesetz (PBefG), in der Freistellungsverordnung, der Verordnung über den Betrieb von Kraftfahrunternehmen

im Personenverkehr (BOKraft) sowie in länderspezifischen Regelungen wie z.B. der bayerischen Haltestellenrichtlinie.

Die für den Schulbusverkehr maßgebenden Regelungen in der StVO sind:

- Tempolimit von 60 km/h bei der Beförderung stehender Fahrgäste (§ 3 Abs. 3 Nr. 2b)
- Gurtanlegepflicht in Omnibussen bzw. Ausnahmen hierzu (§ 21a)
- Kennzeichnungspflicht von Schulbushaltestellen mit einem Zusatzschild (§ 41 Abs. 2 Nr. 4)
- Verhalten an Haltestellen (§§ 16, 20)

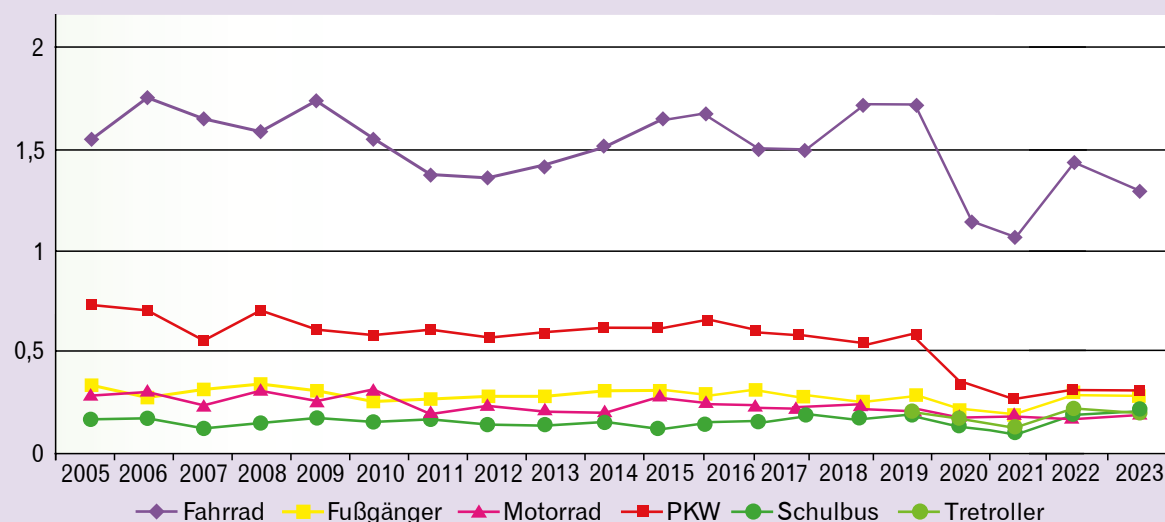
Auch für die Herstellung der Haltestellensicherheit gelten spezielle Regelungen.

Der LBO engagiert sich als einer der Aktionsträger in der Gemeinschaftsaktion „**Sicher zur Schule – sicher nach Hause**“ seit Jahrzehnten für die Schulwegsicherheit in Bayern, um gezielt die Sicherheit im Schulbus noch weiter zu erhöhen und gleichzeitig der Öffentlichkeit ins Bewusstsein zu rufen, dass der Bus in der Schülerbeförderung auf allen Gebieten die „Nummer 1“ ist.

Der LBO, die Gemeinschaftsaktion und die bayerischen Verkehrsunternehmen stehen seit Jahren in einem regelmäßigen Dialog mit Schulen, Aufgabenträgern und Eltern, um die Verhältnisse in der Beförderung zu verbessern. Ganz entscheidend ist hierbei ein rücksichtsvoller, umsichtiger und vernünftiger Umgang miteinander.

Straßenverkehrsunfälle je 1.000 Versicherte von 2005 bis 2023

	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Fahrrad	1,76	1,65	1,59	1,73	1,55	1,37	1,36	1,40	1,52	1,60	1,64	1,5	1,49	1,71	1,70	1,2	1,03	1,43	1,27
Fußgänger	0,28	0,31	0,34	0,31	0,26	0,27	0,28	0,28	0,31	0,30	0,27	0,33	0,31	0,27	0,32	0,21	0,16	0,31	0,28
Motorrad	0,31	0,24	0,32	0,26	0,32	0,20	0,25	0,22	0,22	0,29	0,24	0,24	0,22	0,23	0,19	0,14	0,16	0,15	0,18
Pkw	0,7	0,56	0,71	0,62	0,59	0,61	0,58	0,60	0,58	0,57	0,63	0,6	0,58	0,55	0,58	0,31	0,24	0,33	0,33
Schulbus	0,18	0,13	0,15	0,18	0,16	0,17	0,15	0,15	0,17	0,13	0,15	0,16	0,18	0,17	0,18	0,11	0,08	0,18	0,19
Tretroller															0,2	0,16	0,11	0,21	0,17

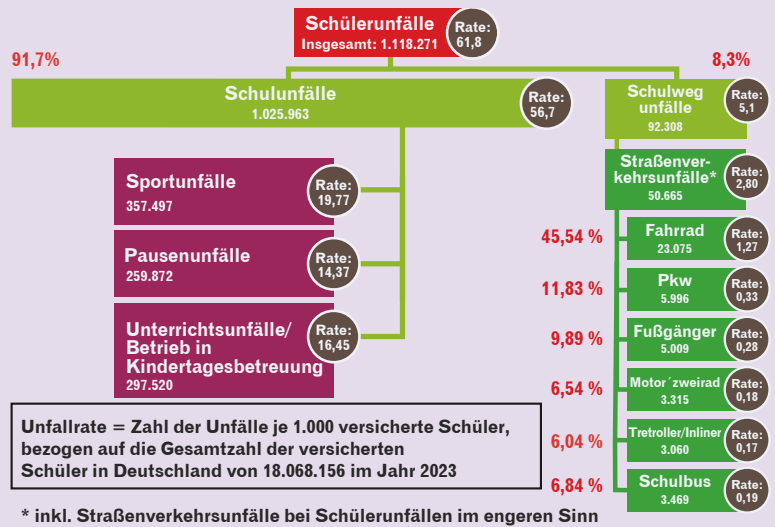


Quelle: Statistiken zum Schülerunfallgeschehen 2005-2023, Deutsche Gesetzliche Unfallversicherung, August 2024

Regelungen für die Herstellung der Haltestellensicherheit:

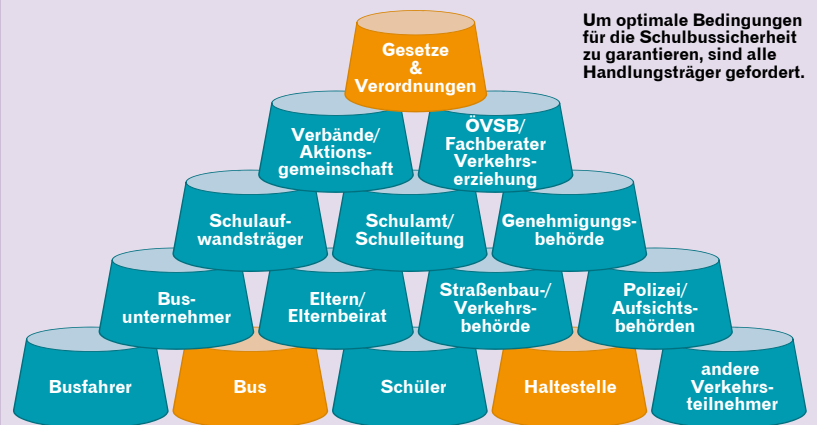
- Schul- und Linienbusse müssen an von der Straßenverkehrsbehörde besonders gekennzeichneten Haltestellen beim Anfahren sowie während Fahrgäste ein- und aussteigen, das Warnblinklicht einschalten (§ 16 Abs. 2 Satz 1 StVO).
- Schul- und Linienbusse, die sich einer Haltestelle nähern, dürfen nicht mehr überholt werden, sobald sie das Warnblinklicht einschalten (§ 20 Abs. 3 StVO).
- An Schul- und Linienbussen, die mit eingeschaltetem Warnblinklicht an Haltestellen halten, darf nur in Schrittgeschwindigkeit (4-7 km/h) vorbeigefahren werden. Wenn nötig, muss angehalten werden (§ 20 Abs. 4 StVO).
- Die Schrittgeschwindigkeit gilt auch für den Gegenverkehr auf derselben Fahrbahn. Das heißt: Busse, die auf einer gegenüberliegenden Haltestelle stehen und das Warnblinklicht eingeschaltet haben, dürfen nur im Schritttempo passiert werden. Fahrgäste dürfen nicht gefährdet werden. Wenn nötig, muss gewartet werden. (§ 20 Abs. 4 StVO).
- Auch wenn das Warnblinklicht nicht eingeschaltet ist, darf im Gegenverkehr an Linien- und Schulbussen, die an Haltestellen halten, nur vorsichtig vorbeigefahren werden. (§ 20 Abs. 1 StVO).
- Schul- und Linienbussen ist das Abfahren von Haltestellen zu ermöglichen.
- Diese Regelungen gelten sowohl im speziellen Schulbusverkehr, als auch im öffentlichen Personennahverkehr, sowohl innerhalb als auch außerhalb geschlossener Ortschaften.

Überblick Schülerunfallgeschehen 2023



Statistik Schülerunfallgeschehen 2023, Deutsche Gesetzliche Unfallversicherung, August 2024

Säulen und Handlungsträger der Schulbussicherheit



Nachfolgend sind wichtige rechtliche Fragen im Rahmen der Schulbusbeförderung zusammengefasst:

Fragen zur Schulbusbeförderung

1. Beförderungszahl: Wie viele Kinder dürfen im Bus befördert werden?	Wie viele Personen in Kraftomnibussen maximal befördert werden dürfen, ergibt sich aus der Zulassung, d.h. aus den zugelassenen Sitz- und Stehplätzen. Die Regelung, wonach sich drei Kinder zwei Sitzplätze teilen können, ist nicht mehr zulässig.
2. Stehplätze: Darf im freigestellten Schülerverkehr auf Stehplätzen befördert werden?	Gemäß § 1 Abs. 2 und § 22 BOKraft ist eine Beförderung auf Stehplätzen im freigestellten Schulbusverkehr sowie auch im öffentlichen Linienbusverkehr zulässig, wenn in der Zulassung des Omnibusses Stehplätze ausgewiesen sind. Dies muss vom Schulträger nicht ausdrücklich genehmigt werden. Eventuell bestehende entsprechende vertragliche Regelungen sind jedoch zu beachten.
3. Sicherheitsgurte: Müssen Schulbusse mit Sicherheitsgurten ausgerüstet sein?	Omnibusse mit mehr als 3,5 t Gesamtgewicht, die nach dem 1.10.1999 erstmals zugelassen wurden und Kleinbusse mit bis zu 3,5 t Gesamtgewicht, die nach dem 1.10.2001 erstmals in den Verkehr kamen, müssen grundsätzlich mit Sicherheitsgurten ausgestattet sein. Es besteht allerdings keine Nachrüstspflicht für ältere Busse. Omnibusse, die sowohl für den Einsatz im Nahverkehr als auch für stehende Fahrgäste gebaut sind, müssen nicht mit Sicherheitsgurten ausgerüstet sein (§ 35a Abs. 6 StVZO).
4. Anschnallpflicht: Besteht im Schulbusverkehr Anschnallpflicht für Schüler und Fahrer?	Laut § 21 a StVO besteht bei Fahrten in Kraftomnibussen, bei denen die Beförderung stehender Fahrgäste zugelassen ist, keine Anschnallpflicht, unabhängig davon, ob der Bus mit Sicherheitsgurten ausgerüstet ist oder nicht. Dies gilt sowohl für den Fahrer als auch für die Fahrgäste. Handelt es sich jedoch um Schulbusfahrten, bei denen die Beförderung stehender Fahrgäste nicht zugelassen ist, gilt Anschnallpflicht für Fahrer und Fahrgäste, wenn das eingesetzte Fahrzeug der gesetzlichen Gurtausrüstungspflicht unterliegt.
5. Fahrzeugzulassung: Muss die Verwendung des Fahrzeugs im freigestellten Schülerverkehr angegeben werden?	Ja. Nach § 6 Abs. 4 der Fahrzeug-Zulassungsverordnung (FZV) gilt, dass bei der Zulassung eines Fahrzeugs beim Zulassungsantrag u.a. die Verwendung des Fahrzeugs im freigestellten Schülerverkehr angegeben werden muss.
6. Hauptuntersuchung: Welche Zeitabstände gelten im freigestellten Schülerverkehr?	Nach § 41 BOKraft sind Kraftfahrzeuge, die zur Personenbeförderung eingesetzt werden, alle 12 Monate zur Hauptuntersuchung anzumelden. Die 12-Monatsfrist gilt einheitlich für Kraftomnibusse, Taxen, Mietwagen, PKW im Ausflugs- und Ferientzielverkehr nach § 48 PBefG sowie PKW im freigestellten Schülerverkehr, freigestellten Kindergartenverkehr und bei der Beförderung von Behinderten.
7. Arbeitszeitnachweise: Muss der Fahrer im Schulbusverkehr die Tachoscheiben der laufenden Woche und die der vorangegangenen 28 Tage mitführen?	Nein. Gemäß Artikel 3 a VO (EG) Nr. 561/2006 gilt die VO (EWG) Nr. 3821/85 nicht für den freigestellten Schülerverkehr und auch nicht für den Linienverkehr bis 50 km. Daher braucht der Fahrer nur die Tachoscheibe des laufenden Tages mit zu führen.
8. Tachoscheibe: Muss auf der Tachoscheibe immer der Name des Fahrers enthalten sein?	Nein. Handelt es sich um einen EG-Fahrtenschreiber, so kann gemäß § 57a Abs. 3 i.V.m. § 57 a Abs. 2 StVZO auch nur das amtliche Kennzeichen auf dem Schaublatt eingetragen sein.
9. Digitaler Fahrtenschreiber: Muss die Fahrerkarte im Linienverkehr/Schülerverkehr bis 50 km Linienlänge gesteckt werden?	Nein. Wird ein Kraftomnibus mit digitalem Kontrollgerät im Linien-/freigestellten Schülerverkehr mit einer Linienlänge unter 50 km eingesetzt, so muss die Fahrerkarte nicht gesteckt werden. In diesem Fall, muss der Massenspeicher des digitalen Kontrollgerätes vom Unternehmer mindestens alle 3 Monate ausgelesen werden. Die Daten sind entsprechend zu sichern.

Sicher zur Schule - Sicher nach Hause

Der LBO engagiert sich als einer der Aktionsträger in der Gemeinschaftsaktion „**Sicher zur Schule – sicher nach Hause**“ seit Jahrzehnten für die Schulwegsicherheit in Bayern, um gezielt die Sicherheit im Schulbus noch weiter zu erhöhen und gleichzeitig der Öffentlichkeit ins Bewusstsein zu rufen, dass der Bus in der Schülerbeförderung auf allen Gebieten die „Nummer 1“ ist. Zielsetzung der Gemeinschaftsaktion ist die Bündelung verschiedener Maßnahmen unterschiedlicher Organisationen für einen unfallfreien Schulweg.

Der LBO, die Gemeinschaftsaktion und die bayerischen Verkehrsunternehmen stehen seit Jahren in einem regelmäßigen Dialog mit Schulen, Aufgabenträgern und Eltern, um die Verhältnisse in der Beförderung zu verbessern. Ganz entscheidend ist hierbei ein rücksichtsvoller, umsichtiger und vernünftiger Umgang miteinander.

Der LBO stellt den rund 1.100 Busunternehmen in Bayern umfangreiches Informations- und Schulungsmaterial zur Verfügung. Fahrzeugchecklisten, Merkblätter über die vielen verschiedenen rechtlichen Vorschriften, Handlungsempfehlungen für Schulbusfahrer sowie Unternehmer- und Fahrerschulungen helfen, die Fahrt mit dem Schulbus so sicher wie möglich zu gestalten. Doch selbst bei aller Sorgfalt und Vorsicht können Unfälle nicht zu 100 Prozent ausgeschlossen werden. Es kommt auch auf die Rücksicht der anderen Verkehrsteilnehmer und das verkehrsgerechte Verhalten der Schüler selbst an. Vor diesem Hintergrund sind auch Maßnahmen zur Mobilitäts- bzw. Verkehrserziehung der Schüler unerlässlich. Denn das erfolgreiche Bewältigen des Straßenverkehrs erfordert gute räumliche Orientierung sowie das richtige Einschätzen von Abständen und Geschwindigkeiten.

Auf Initiative des LBO und mit besonderer Unterstützung der Kommunalen Unfallversicherung Bayern / Bayerische Landesunfallkasse (KUVB) wurde die Schulbuseinweisung „Guten Morgen BusfahrerIn, guten Morgen Busfahrer“ im Auftrag der Gemeinschaftsaktion Sicher zur Schule - Sicher nach Hause neu verfilmt.

Der Film dient als Anregung für Busunternehmen sowie Schulen, um mit den Schülerinnen und Schülern die sichere Nutzung des Schulbusses einzuüben. Die Neuauflage zeigt den Verantwortlichen im Schulbusverkehr, wie ABC-Schützen mit Hilfe von praktischen Übungen und Vorführungen direkt am und im Bus, das richtige Verhalten beim Einsteigen und an der Bushaltestelle vermittelt werden kann.

SCHULBUSLOTSEN UND SCHULBUSBEGLEITER GESUCHT!
AUSKUNFT BEI IHRER SCHULE, GEMEINDE ODER POLIZEI



Guten Morgen
BUSFAHRERIN,
Guten Morgen
BUSFAHRER!

Eine Initiative des
Landesverbandes Bayerischer
Omnibusunternehmen e.V.

BUSSTOP - Sicher zur Schule

Mobilitätserziehung - sicher und selbst- ständig unterwegs

Mobilität ist in unserer Zeit ein Stück Lebensqualität und eine wichtige Voraussetzung für beruflichen Erfolg. Kindern sollte, entsprechend ihrer Entwicklung, so viel Bewegungsspielraum wie möglich gewährt werden. Dadurch lernen sie Schritt für Schritt, sich ihre Umwelt selbstständig anzueignen. Diese Fähigkeit ist nicht nur für ein erfolgreiches Erwachsenenleben von großer Bedeutung – sie steigert auch das Selbstvertrauen des Kindes. Mobilitätserziehung ist daher ein wichtiger Baustein auf dem Weg zur Selbständigkeit von Kindern. Bei der Verkehrserziehung von Schülern setzt eine bundesweite Initiative des LBO unter dem Dach seines Bundesverbandes an. In Zusammenarbeit mit dem Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft wurde für alle Handlungs- und Entscheidungsträger im Schulbusverkehr ein gemeinsames Internet-Portal geschaffen, das Aspekte der Mobilitätserziehung mit Informationen rund um das Thema Bus, Schule und Sicherheit vereint. Zielsetzung ist es, den Kindern zu helfen, sich im täglichen Straßenverkehr zurechtzufinden. Als schwächste Verkehrsteilnehmer haben sie ein Recht darauf, sicheres Verhalten im Straßenverkehr vermittelt zu bekommen.

Die Kampagne „BUSSTOP – sicher zur Schule“ wird durch den Bundesverband Deutscher Omnibusunternehmer (bdo) und dessen Landesverbände getragen und aus Mitteln der bundesweiten Imagekampagne finanziert. In Bayern nutzen inzwischen bereits über 150 Busunternehmen des LBO und 60 Schulen das Informationsportal. Im Zentrum der Kampagne steht die Informationsplattform www.busstop.de.



Bundesverkehrsminister Andreas Scheuer hat am 2. Juli 2018 im Rahmen einer Veranstaltung in Berlin offiziell die Schirmherrschaft über die Verkehrssicherheitsinitiative BUSSTOP übernommen.

Bundesverkehrsminister Andreas Scheuer sprach sich gemeinsam mit bdo-Präsident Karl Hülsmann dafür aus, Kinder mit dem notwendigen Bewusstsein für Gefahrensituationen auszustatten, dass sie sich im Alltag – auf dem Schulweg, in der Freizeit oder auch auf Klassenfahrten – selbstständig bewegen können.

Bundesminister Andreas Scheuer:

„**Gerade um die kleinsten und schwächsten Verkehrsteilnehmer müssen wir uns sehr intensiv kümmern. Mit Initiativen wie BUSSTOP werden sie fit für eine verantwortungsvolle und sichere Teilnahme am Straßenverkehr. Als Schirmherr freut es mich besonders, dass dieses Engagement Wirkung zeigt und immer weniger Kinder auf dem Schulweg verunglücken.**“

bdo-Präsident Karl Hülsmann sagte im Rahmen der Veranstaltung in Berlin:

„**Egal ob ein Kind auf dem Weg zur Schule im Bus, zu Fuß oder auf dem Rad unterwegs ist: Mobilitätserziehung ist wichtig dafür, dass Schüler möglichst sicher zum Unterricht gelangen. Wissen über das richtige Verhalten entlang der Straßen stellt zudem auch einen Baustein auf dem Weg zur Selbständigkeit von Kindern dar. Wir freuen uns sehr, dass Bundesverkehrsminister Andreas Scheuer sich als Schirmherr für unsere Initiative und die damit verbundenen Ziele engagiert.**“

Verkehrsunternehmen erhalten nützliche Informationen zur sicheren Gestaltung der Schülerbeförderung sowie umfangreiches Informations- und Lehrmaterial zur Mobilitätserziehung von Schulkindern. Gleichzeitig schafft **BUSSTOP** eine Kommunikationsplattform für Busunternehmer und Pädagogen. Hier profitieren beide Seiten, denn Busunternehmer finden zahlreiche Anregungen im Umgang mit einem wichtigen Kundenkreis. Lehrerinnen und Lehrer werden Wege zur Kontaktaufnahme mit qualifizierten Unternehmen eröffnet. Darüber hinaus finden Eltern, Lehrer und Schüler aktuelle Informationen zu den Themen Schülerbeförderung und Mobilitätserziehung.

Ziel der Kampagne ist die noch engere Zusammenarbeit zwischen Schulen und Busunternehmen, um den Schulweg mit dem Bus sowie Klassenfahrten noch sicherer zu machen.

BUSSTOP ist das erste gemeinsame Serviceportal für alle Handlungs- und Entscheidungsträger im Schulbusverkehr, das Informationen zur Schülerbeförderung mit pädagogisch-didaktischen Hilfen zur Mobilitäts- und Sicherheitserziehung von Schulkindern kombiniert. Unter dem Menüpunkt „Mobilitätserziehung“ finden sich grundsätzliche Überlegungen zur Sicherheit auf dem Schulweg, angefangen vom Weg zur Haltestelle über die Fahrt im Schulbus bis hin zu besonderen Verkehrssituationen wie Abbiegeverhalten des Busses und dem toten Winkel. Darauf aufbauend werden für jeden Gefahrenpunkt didaktische Vorschläge und Arbeitsmaterialien abrufbar, mit denen die angesprochenen Verkehrssituationen im Verkehrsunterricht behandelt werden können. So finden sich Informationen, Arbeitsmaterialien und didaktische Vorschläge zu den Themen:

... an der Haltestelle

- Der Weg zur Haltestelle
- Warten
- Ausschwenken des Busses
- Konflikte mit Radfahrern

... beim Ein- und Aussteigen

- Sicherheitseinrichtungen der Türen
- Drängeln beim Einsteigen
- Fahrkarte vorzeigen

... das Verhalten im Bus

- Sitzplätze nutzen
- Sicherer Halt bei Stehplätzen
- Wohin mit der Schultasche?
- Gefahrenbremsung

... im Notfall

- der Nothammer
- der Nothahn
- Notausstieg durch die Dachluke
- der Verbandskasten
- der Feuerlöscher

... das Überqueren der Fahrbahn

- Gefahrenmomente

... der Tote Winkel

- das Nicht-gesehen-werden
- das Abbiegeverhalten mehrachsiger Fahrzeuge

... Aggressionen und Vandalismus

- Problemsituationen

... Früh übt sich ... Tipps für Eltern

- der erste Schulweg
- tägliche Routine
- auf großer Fahrt - Schul- und Klassenausflüge



Regeln für den sicheren Schulweg mit dem Bus

1 DIE ALLERWICHTIGSTE REGEL: Niemals – niemals! - vor oder hinter dem haltenden Bus über die Straße laufen!

Immer warten, bis der Bus abgefahren ist, erst dann kann man genau sehen, ob die Fahrbahn frei ist.

2 Rechtzeitig von zu Hause losgehen.

Kinder, die auf dem Weg zur Haltestelle hetzen müssen, achten nicht genug auf den Straßenverkehr.

3 Nicht toben, laufen, fangen spielen an der Haltestelle.

Denn dabei kann ein Kind leicht auf die Fahrbahn geraten.

4 Ranzen und Taschen in der Reihenfolge abstellen, in der man an der Haltestelle angekommen ist.

Damit ist dann schon die Reihenfolge beim Einsteigen klar, niemand braucht an der Tür zu drängeln.

5 Mindestens 1 Meter Abstand zum heran- fahrenden Bus halten.

Das ist wichtig, denn in einer Haltebucht schwenkt die vordere Ecke des Busses seitlich aus.

6 Nicht gegen die Bustüren drücken.

Bei Druck blockieren sie automatisch und öffnen sich erst recht nicht.

7 Beim Einsteigen nicht drängeln.

Sonst besteht die Gefahr, dass Kinder stolpern und stürzen.

8 Die Fahrkarten schon vor dem Einsteigen bereithalten und dem Busfahrer unaufge- fordert vorzeigen.

Dann gibt es keinen Stau und keinen Zeitverlust und niemand braucht ungeduldig zu werden.

9 Im Bus Ranzen und Taschen auf den Bo- den stellen oder auf den Schoß nehmen.

Mit Ranzen auf dem Rücken sitzt man schlecht und unsicher. Taschen sitzender Schüler gehören nicht in den Mittelgang - stehende Schüler benötigen diesen Platz für ihre Schulranzen. Schultaschen gehören auch nicht auf die Sitzplätze, denn andere Schüler möchten ebenfalls sitzen.

10 Muss man während der Fahrt stehen, hält man sich gut fest.

Wenn man im Bus umherläuft oder steht, ohne sich festzuhalten, ist man bei einer Gefahrbremung besonders verletzungsgefährdet. Den Schulranzen stellt man am besten auf den Boden zwischen die Beine und richtet den Blick nach vorn, um etwaige Gefahrensituationen rechtzeitig zu bemerken.

11 Beim Aussteigen aus dem Bus auf Rad- fahrer achten.

Denn nicht alle Radfahrer nehmen Rücksicht auf aussteigende Fahrgäste.

12 Keine Angst vor den automatisch schlie- ßenden Türen.

Man kann nicht eingeklemmt werden. Bei Widerstand öffnen sich die Türen von selbst.

Zerstörungen und Verschmutzungen dem Fahrer melden.

Solche Schäden sind teuer und wirken sich auf die Fahrpreise aus.

Nothämmer sind keine Andenken.

Diebstahl ist keine Kleinigkeit. Beim Unfall können fehlende Nothämmer schlimme Folgen haben.

Eine Bitte an die Eltern:

Wenn Sie Ihre Kinder mit dem Auto zur Schule oder nach Hause fahren, parken Sie bitte nicht an den Haltestellen. Sie behindern die Busse und, schlimmer noch, die aus- und einsteigenden Kinder. Und warten Sie mit Ihrem Auto bitte nicht auf der gegenüberliegenden Straßenseite – das verleitet Kinder dazu, sofort nach dem Verlassen des Busses über die Straße zu rennen.

Kennzeichnungspflicht mit dem Schulbusschild

Die besondere Kennzeichnungspflicht von Schulbussen, ist in **§ 33 Abs. 4 BOKraft** geregelt. Die häufigsten Fragen in diesem Zusammenhang sind nachfolgend zusammengefasst:

Für welche Fahrzeuge gilt die Kennzeichnungspflicht?

Fahrzeuge, die besonders zur Schülerbeförderung eingesetzt sind, müssen an Stirn- und Rückseite mit den vorgeschriebenen Schildern gekennzeichnet sein.

Die Kennzeichnungspflicht gilt nicht für Fahrzeuge, die nach ihrer Bauart und Ausrüstung zur Beförderung von nicht mehr als 6 Personen einschließlich Fahrer geeignet und bestimmt sind. Für diese Fahrzeuge besteht keine Kennzeichnungspflicht - aber auch kein Verbot. Die freiwillige Kennzeichnung von Pkw im Schülerverkehr ist also zulässig, dann allerdings nur mit den zulässigen Schildern gemäß BOKraft und in der vorgeschriebenen Form.

Für welche Verkehrsarten gilt die Kennzeichnungspflicht?

Die Kennzeichnungspflicht gilt für:

- freigestellte Schülerverkehre nach § 1 Nr. 4d der Freistellungsverordnung (FreiStVO)
- Schülerverkehre als Sonderform des Linienverkehrs nach § 43 Nr. 2 PBefG
- freigestellte Beförderungen von behinderten Personen nach § 1 Nr. 4g FreiStVO sowie
- freigestellte Beförderungen durch oder für Kindergartenenträger nach § 1 Nr. 4i FreiStVO

Darüber hinaus kann sich die Kennzeichnungspflicht in besonderen Fällen auch auf öffentliche Linienverkehre nach § 42 PBefG erstrecken. Dies hängt davon ab, ob die Fahrzeuge für die Schülerbeförderung besonders eingesetzt sind, d.h., ob der Einsatzzweck von vornherein auf den Schülerverkehr ausgerichtet ist. Dies ist z. B. der Fall, wenn im Linienverkehr nach § 42 PBefG

- Fahrten nach dem Fahrplan lediglich an Schultagen durchgeführt werden
- Verstärkerbusse ausschließlich für die Schülerbeförderung eingesetzt werden.

Wann ist das Schulbusschild anzubringen und wieder zu entfernen?

Die Kennzeichnungspflicht gilt während des Einsatzes für den Schülerverkehr. Hierzu rechnen auch die Fahrt vom Betriebshof zur ersten Haltestelle des Schülerverkehrs und die Rückfahrt von der letzten Haltestelle des Schülerverkehrs zum Betriebshof. Bei anderen Fahrten darf das Schulbusschild nicht gezeigt werden.

Wie müssen die Fahrzeuge beschildert werden?

Auf der Rückseite muss das quadratische orangefarbene Schild mit einer Seitenlänge von 60 cm und mit dem schwarzen Kindersymbol angebracht sein.

Für die Stirnseite genügt auch ein längsförmiges Schild mit einer Seitenlänge von mindestens 40 cm und der Aufschrift „Schulbus“ auf orangefarbenem Hintergrund.

Bei Kraftfahrzeugen, die nach Bauart und Ausstattung zur Beförderung von mehr als sechs, jedoch nicht mehr als neun Personen (einschließlich Fahrzeugführer) geeignet und bestimmt sind, kann auch auf der Rückseite ein Schulbusschild mit einer mindestens 400 mm und mit einer Stärke der Bildumrandung von 35 mm verwendet werden. Die Verpflichtung zur Schulbuskennzeichnung kann auch durch den Einsatz elektronischer Anzeigeeinrichtungen erfolgen (*Anforderungskatalog für Kraftomnibusse (KOM) und Kleinbusse (PKW), die zur Beförderung von Schülern und Kindergartenkindern besonders eingesetzt werden vom 14. Juli 2005; Az.: S 33/S 37/S 02/36.38.02. bekannt-gemacht am 15. August 2005; VkB1. S. 604*).



In 2.2 des Anforderungskatalogs heißt es in Absatz 2:

(...) Statt der vorgeschriebenen Schulbusschilder sind auch elektronische Anzeigeeinrichtungen verwendbar. Dabei müssen die Anzeigeeinrichtungen folgende Abmessungen haben: Das Symbol muss mindestens 144 mm hoch und 215 mm breit sein. Die Farbe des Bildhintergrundes muss verkehrsschwarz (RAL 9017) oder in einem vergleichbaren Farbton leuchtgelb (RAL 1026), ausgeführt sein. (Ausnahmegenehmigung von § 33 Absatz 4 BOKraft)

Wo müssen die Schilder befestigt werden?

Wo genau das Schild angebracht werden muss, ist nicht vorgeschrieben. Es kann sowohl an der Heckscheibe von innen als auch an der Fahrzeugkarosserie befestigt werden. Auch an der Windschutzscheibe ist die Befestigung von innen möglich, sofern die Sicht nicht beeinträchtigt wird. Es muss allerdings immer gut sichtbar angebracht sein.



„Mit dem Bus bist Du sicher unterwegs.“

**Achtung:
Niemand
vor oder hinter
einem haltenden
Bus über die Straße
laufen!**

Weitere Informationen:
Landesverband
Bayerischer
Omnibusunternehmen e. V.
www.lbo-online.de



Bildnachweis: © bdo e. V.

Beförderung von Kindergartenkindern in Schulbussen

Kindergartenkinder sind nach den Erkenntnissen der modernen Verkehrspsychologie in der Regel noch nicht verkehrstüchtig (§2 Fahrerlaubnisverordnung). Sie dürfen daher – von besonderen Ausnahmen abgesehen – nur unter Aufsicht und Anleitung einer geeigneten Aufsichtsperson am Straßenverkehr teilnehmen. Das gilt auch, wenn sie in eigenen Bussen oder als Mitfahrer in Schulbussen befördert werden. Die Aufsichtspflicht obliegt den Eltern (§ 1631 BGB), kann jedoch auf andere Personen übertragen werden, zum Beispiel auf Schulbusbegleiter oder Schülerlotsen in Schulbussen.

In einem Merkblatt des Bayerischen Innenministeriums zur „Sicherheit von Kindern in Kindergartenbussen und Schulbussen“ wird ergänzend auf nachfolgende Punkte hingewiesen:

- Nach den Erkenntnissen der modernen Verkehrspsychologie sind Kinder im Kindergarten- und Grundschulalter in der Regel noch nicht verkehrstüchtig. Sie dürfen daher - von besonderen Ausnahmen abgesehen - nur unter Aufsicht und Anleitung einer geeigneten Begleitperson am Straßenverkehr teilnehmen. Für die Aufsicht über ihre Kinder auf dem Kindergarten- und Schulweg sind die Eltern verantwortlich. Die Aufsichtspflicht der Eltern für den Kindergarten- und Schulweg kann auf andere geeignete Personen übertragen werden. Diese Personen müssen selbst verkehrstüchtig und in der Lage sein, den Anforderungen der Aufsichtspflicht gerecht zu werden. Kinder unter 12 Jahren sind als Aufsichtspersonen für Kleinkinder nur im Ausnahmefall geeignet.
- Werden Kleinkinder in zur Schülerbeförderung eingesetzten Bussen zum Kindergarten gebracht, obliegt die Aufsicht den Eltern oder der von ihnen beauftragten Personen. Der Fahrer des Busses ist für die sichere Führung des Fahrzeugs verantwortlich und nicht in der Lage, die Aufsicht über die Schüler und Kindergartenkinder wahrzunehmen. Eine Begleitung von Kindergartenkindern in Schulbussen darf daher nur entfallen, wenn im Bus ein ausgebildeter Schulbuslotse oder ein Schulbusbegleiter mitfährt, der bereit und in der Lage ist, die Aufsicht auch für die Kindergartenkinder zu übernehmen.
- Werden von den Eltern, den Kindergartenträgern oder von der Gemeinde eigene „Kindergartenbusse“ eingerichtet, obliegt die Aufsicht im Bus dem Träger des Busverkehrs. Eine Begleitperson kann allenfalls bei Kleinbussen (bis 8 Fahrgastplätze) entfallen, wenn der Fahrzeugführer nach den Umständen des Einzelfalls bereit und nach seinen Möglichkeiten auch in der Lage ist, die Aufsicht während der Fahrt auszuüben.
- Kinder bis 12 Jahre, die kleiner als 150 cm sind, sind mit für sie geeigneten, amtlich genehmigten Rückhalteeinrichtungen zu sichern. Ältere oder größere Kinder müssen den regulären Gurt benutzen. Sicherungspflicht besteht in allen Fahrzeugen, für die Sicherheitsgurte vorgeschrieben sind, insbesondere für Pkw. Verpflichtet ist der Fahrer, d. h. er muss dafür sorgen, und trägt die Verantwortung, dass die Kinder in der vorgeschriebenen Weise gesichert sind. Weitere Einzelheiten sind in der Broschüre „Sicherheit von Kindern in Kraftfahrzeugen“ des Bayerischen Staatsministeriums des Innern zu entnehmen.
- Eine Einverständniserklärung der Eltern, dass ihre Kinder ohne Aufsicht im Schulbus oder im Kindergartenbus mitfahren dürfen, befreit den Träger des Busverkehrs oder den Busfahrer nicht von einer etwaigen straf- und zivilrechtlichen Haftung. Das Bestimmungsrecht der Eltern tritt gegenüber dem Recht der Kinder auf Schutz vor Gefahren und Unverletzlichkeit von Leben und Gesundheit zurück.
- Wir bitten die Eltern, die Gemeinden und die Kindergartenträger für Aufsichtspersonen in den Bussen zu sorgen und so Leben und Gesundheit der Kinder zu bewahren. Es wird empfohlen, bereits im Schulwegdienst tätige Mitbürgerinnen und Mitbürger auch für die Tätigkeit als Busbegleiter zu gewinnen. Als Ansprechpartner und Fachmann für alle Fragen des Schul- und Kindergartenweges steht der Örtliche Verkehrssicherheitsbeauftragte (ÖVSB) bei der Straßenverkehrsbehörde oder der Polizei zur Verfügung. Die Ausbildung der Busbegleiter erfolgt durch die Polizei. Auch die Gemeinschaftsaktion „Sicher zur Schule - Sicher nach Hause“ berät und unterstützt die Maßnahmen für sichere Wege unserer Kinder.

Aufsichtspflicht im Schulbusverkehr – wichtige Punkte

- Kinder im Kindergarten- und Grundschulalter sind i.d.R. **nicht verkehrstüchtig** (Fahrerlaubnisverordnung).
- Der Busunternehmer hat für die Ordnung und Sicherheit des Betriebes zu sorgen (§ 3 Abs. 1 BOKraft).
- Der Busfahrer ist für die sichere Führung des Fahrzeugs verantwortlich und nicht in der Lage, die Aufsicht über die Schüler und Kindergartenkinder wahrzunehmen.
- Die Aufsichtspflicht über Kinder auf dem Kindergarten-/Schulweg obliegt den Eltern (§ 1631 BGB).
- Die Aufsichtspflicht kann jedoch auf geeignete andere Personen übertragen werden. Diese müssen verkehrstüchtig und hierzu in der Lage sein. Kinder unter 12 Jahren sind hierzu i.d.R. nicht geeignet.
- Bei der Einrichtung von eigenen „Kindergartenbussen“ obliegt die Aufsicht im Bus dem Träger des Busverkehrs.
- Eine Einverständniserklärung der Eltern, befreit den Träger des Busverkehrs oder den Busfahrer nicht von der Haftung.

Wichtige Adressen und Institutionen

Landesverband Bayerischer Omnibusunternehmen e.V. (LBO)

Georg-Brauchle-Ring 91
80992 München
www.lbo-online.de

Gemeinschaftsaktion „Sicher zur Schule - Sicher nach Hause“

Wolfgang Prestele
Martinsweg 17
82211 Herrsching
www.sicherzurschule.de

Bayerisches Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr

Franz-Josef-Strauß-Ring 4
80539 München
www.stmb.bayern.de

Bayerisches Staatsministerium für Unterricht und Kultus

Salvatorstraße 2
80333 München
www.km.bayern.de

Bayerisches Staatsministerium des Innern, für Sport und Integration

Odeonsplatz 3
80539 München
www.stmi.bayern.de

Bayerisches Staatsministerium der Finanzen und Heimat

Kardinal-Döpfner-Straße 4
80333 München
www.stmflh.bayern.de

Petitionsausschuss Bayerischer Landtag

Maximilianeum
81627 München
www.bayern.landtag.de

Ausschuss für Wohnen, Bau und Verkehr

Maximilianeum
81627 München
www.bayern.landtag.de

Regierung von Mittelfranken

Promenade 27 (Schloss)
91522 Ansbach
www.regierung.mittelfranken.bayern.de

Regierung von Niederbayern

Regierungsplatz 540
84028 Landshut
www.regierung.niederbayern.bayern.de

Regierung von Oberbayern

Maximilianstraße 39
80538 München
www.regierung.oberbayern.bayern.de

Regierung von Oberfranken

Ludwigstraße 20
95444 Bayreuth
www.regierung.oberfranken.bayern.de

Regierung der Oberpfalz

Emmeramsplatz 8
93047 Regensburg
www.regierung.oberpfalz.bayern.de

Regierung von Schwaben

Fronhof 10
86152 Augsburg
www.regierung.schwaben.bayern.de

Regierung von Unterfranken

Peterplatz 9
97070 Würzburg
www.regierung.unterfranken.bayern.de

Vergabeverfahren in der Schülerbeförderung

Ermittlung des wirtschaftlichsten Angebots

Regelmäßig informieren Schulaufwandsträger die Busunternehmen am Ende des Schuljahres darüber, dass der Schulbusverkehr für das kommende Schuljahr in einem förmlichen Vergabeverfahren neu vergeben werden soll. Nachfolgend sind die wichtigsten Informationen für förmliche Vergabeverfahren zusammengestellt.

Allgemeine Informationen zum Schwellenwert

Das Gesetz gegen Wettbewerbsbeschränkungen (GWB) regelt unter anderem im vierten Teil (§§ 97 ff) Bestimmungen für die Vergabe öffentlicher Aufträge. Für Dienstleistungsaufträge klassischer öffentlicher Auftraggeber gilt seit 1.1.2020, dass bei Erreichen oder Überschreiten des Schwellenwerts von **214.000 Euro pro Auftrag** eine **europaweite Ausschreibung** im Amtsblatt der Europäischen Union erfolgen muss.

Sofern der Auftragswert (bezogen auf maximal 4 Jahre) weniger als 214.000 Euro beträgt, muss **keine EU-weite** Vergabe durchgeführt werden. In diesen Fällen reicht **ein nationales Vergabeverfahren**.



Auftragswert (bezogen auf 4 Jahre) < 214.000 Euro
= nationales Vergabeverfahren
Auftragswert (bezogen auf 4 Jahre) > 214.000 Euro = EU-weite Vergabe

Nationales Vergabeverfahren

Für Vergabeverfahren unterhalb des Schwellenwertes von 214.000 Euro gelten die Regelungen des **Abschnittes 1 der VOL/A**.

Im Einzelnen sind dies die §§ 1 bis 20 (*Anwendungsbereich, Grundsätze, Arten der Vergabe, Rahmenvereinbarungen, Dynamische elektronische Verfahren, Teilnehmer am Wettbewerb, Leistungsbeschreibung, Vergabeunterlagen, Vertragsbedingungen, Fristen, Grundsätze der Informationsübermittlung, Bekanntmachung, Versand von Vergabeunterlagen, Form und Inhalt der Angebote, Öffnung der Angebote, Aufklärung des Angebotsinhalts, Verhandlungsverbot, Prüfung und Wertung der Angebote, Aufhebung von Vergabeverfahren, Zuschlag, Nicht berücksichtigte Bewerbungen und Angebote, Informationen, Dokumentation*).

In **§ 3 der VOL/A** sind die **verschiedenen Arten der Vergabe** geregelt und welche Voraussetzungen an die einzelnen Vergabeverfahren geknüpft sind. Neben einem

öffentlichen Vergabeverfahren (§ 3 Abs. 1) haben die Auftraggeber auch die Möglichkeit einer **beschränkten Vergabe** (§ 3 Abs. 3 und 4 der VOL/A) sowie einer **freihändigen Vergabe** (§ 3 Abs. 5 der VOL/A).

- **Öffentliche Ausschreibungen** sind Verfahren, in denen eine unbeschränkte Anzahl von Unternehmen öffentlich zur Abgabe von Angeboten aufgefordert wird.
- Die **Beschränkte Ausschreibung** ist ein regelmäßig zweistufiges Verfahren zur Vergabe von Aufträgen, deren Wert unterhalb der EU-Schwellenwerte liegt. Auf einer ersten Stufe ermittelt der Auftraggeber geeignete Bieter durch einen sogenannten öffentlichen Teilnahmewettbewerb, auf der zweiten Stufe fordert er diese zur Abgabe eines Angebots auf. Die Wahl dieses Vergabeverfahrens ist u.a. zulässig wenn

▶ die Leistung nach ihrer Eigenart nur von einem beschränkten Kreis von Unternehmen in geeigneter Weise ausgeführt werden kann, besonders wenn außergewöhnliche Eignung (§ 2 Abs. 1 Satz 1) erforderlich ist,
▶ eine Öffentliche Ausschreibung aus anderen Gründen (z. B. Dringlichkeit, Geheimhaltung) unzulässig ist.

- **Freihändige Vergaben** sind Verfahren, bei denen sich die Auftraggeber mit oder auch ohne Teilnahmewettbewerb grundsätzlich an mehrere ausgewählte Unternehmen wenden, um mit einem oder mehreren über die Auftragsbedingungen zu verhandeln. Die **Freihändige Vergabe** ist das am wenigsten formstrenge Vergabeverfahren, weil hier Verhandlungen möglich sind. Bei **Beschränkten Ausschreibungen** und **Freihändigen Vergaben** sollen mehrere – grundsätzlich mindestens drei – Bewerber zur Angebotsabgabe aufgefordert werden.

Europäisches Vergabeverfahren

Wenn ein europäisches Vergabeverfahren notwendig ist (Schwellenwert liegt auftragsbezogen über 214.000 Euro), findet das sogenannte Gesetz gegen Wettbewerbsbeschränkungen (GWB) Anwendung.

Die Grundlagen des Vergaberechts oberhalb der Schwellenwerte sind in Teil 4 des Gesetzes gegen Wettbewerbsbeschränkungen enthalten. Dieser Teil besteht aus zwei Kapiteln mit Vorschriften zum Vergabeverfahren (Kapitel 1) und zum Nachprüfungsverfahren (Kapitel 2). Abschnitt 1 des ersten Kapitels umfasst Regelungen zum Anwendungsbereich, Grundsätze und Definitionen; Abschnitt 2 regelt die Vergabe von öffentlichen Aufträgen durch öffentliche Auftraggeber. Abschnitt 3 die wesentlichen Regelungen zur Vergabe von öffentlichen Aufträgen in besonderen Bereichen (u.a. Sektorauftraggeber).

Die Vergabeverordnung (VgV) konkretisiert die Vergabebedingungen für öffentliche Auftraggeber. Die VgV gliedert sich in sieben Abschnitte, zum Teil mit Unterabschnitten.

Der **Abschnitt 1** betrifft **allgemeine Bestimmungen**, auch zur **Dokumentation** (§ 8) der **Vergabeverfahren** sowie **Grundsätze der Kommunikation**, insbesondere zur **elektronischen Kommunikation**.

Abschnitt 2 der neuen Vergabeverordnung regelt das **Vergabeverfahren**. Er umfasst die Zulassungsvoraussetzungen für die Wahl einer Verfahrensart und darüber hinaus Regeln zum genauen Ablauf der einzelnen Verfahrensarten. Als wesentliche Neuerung enthält die Vergabeverordnung nunmehr genaue „Fahrpläne“ zur Durchführung der jeweiligen Verfahrensart. Ein besonderer Schwerpunkt des Abschnitts liegt auf der Eignung und auf sonstigen Anforderungen an Unternehmen. Dieser Regelungsbe- reich umfasst auch den rechtlichen Rahmen für die neue Einheitliche Europäische Eigenerklärung (EEE). Schließlich finden sich in dem Abschnitt 2 Regelungen zur Einreichung und zur Form von sowie zum Umgang mit Angeboten, Teilnahmeanträgen, Interessensbekundungen und Interessensbestätigungen sowie zur Prüfung und Wertung der Angebote.

In **Abschnitt 2 Unterabschnitt 1 VgV** sind unter **§§ 14 ff** die verschiedenen Vergabearten für eine europaweite Ausschreibung (offenes Verfahren, nicht offenes Verfahren, Verhandlungsverfahren, wettbewerblicher Dialog, Innovationspartnerschaft) zusammengefasst.

- Bei einem **offenen Verfahren** fordert der öffentliche Auftraggeber eine unbeschränkte Anzahl von Unternehmen öffentlich zur Abgabe von Angeboten auf. Jedes interessierte Unternehmen kann ein Angebot abgeben. (§ 15 VgV)
- Bei einem **nicht offenen Verfahren** fordert der öffentliche Auftraggeber eine unbeschränkte Anzahl von Unternehmen im Rahmen eines Teilnahmewettbewerbs öffentlich zur Abgabe von Teilnahmeanträgen auf. Jedes interessierte Unternehmen kann einen Teilnahmeantrag abgeben. Mit dem Teilnahmeantrag übermitteln die Unternehmen die vom öffentlichen Auftraggeber gefor-

derten Informationen für die Prüfung ihrer Eignung. (§ 16 VgV)

- Das **Verhandlungsverfahren** ist ein Vergabeverfahren für Aufträge mit Werten oberhalb der EU-Schwellenwerte. Es ist weniger formstrenge als das Offene und Nichtoffene Verfahren und ermöglicht dem Auftraggeber mit oder ohne vorherigem öffentlichen Teilnahmewettbewerb in begrenztem Umfang und nach Maßgabe der vergaberechtlichen Grundsätze Verhandlungen mit Bieter(n). (§ 17 VgV)

Schülerbeförderung

Ein beschränktes Vergabeverfahren bzw. ein nicht offenes Verfahren kann im Rahmen einer Schulbusausschreibung sicher gerechtfertigt und begründet sein. Im Hinblick auf die Sensibilität der Personenbeförderung sollte der Schulaufwandsträger in besonderer Weise bei der Auswahl der Busunternehmen Wert auf deren Zuverlässigkeit legen. Alleine der Preis darf und muss nicht das entscheidende Kriterium sein. Nach § 127 GWB ist der Zuschlag auf das wirtschaftlichste Angebot zu erteilen.

Gestaltung von Vergabeverfahren & Wertung der Angebote

Ganz wesentlich für alle Vergabeverfahren ist die vorherige Festlegung von prüffähigen Qualitätskriterien, an denen die Leistung gemessen wird und nach denen die Leistung zu erbringen ist. **Das Herzstück einer öffentlichen Vergabe ist die Wertung der eingegangenen Angebote.**

Das Bayerische Staatsministerium für Wirtschaft, Landesentwicklung und Energie hat im Juli 2019 einen überarbeiteten Leitfaden **mit wichtigen Hinweisen zur richtigen Gestaltung und Wertung im Vergabeverfahren** herausgegeben unter dem Titel „*Das wirtschaftlichste Angebot*“. Auf 14-Seiten werden für den öffentlichen Auftraggeber alle wichtigen Punkte zur Vorbereitung, Durchführung und Wertung des Vergabeverfahrens zusammengefasst.

Zur Ausgangssituation heißt es im Leitfaden:

Das Herzstück der öffentlichen Vergabe ist die Wertung der eingegangenen Angebote. Dabei ist nach den geltenden vergaberechtlichen Vorschriften im Ober- wie im Unterschwellenbereich der Zuschlag nicht auf das billigste Angebot, sondern auf das „wirtschaftlichste“ Angebot zu erteilen. Die Erteilung des Zuschlages allein nach dem Preis ist zwar möglich und mit einem geringeren Aufwand verbunden. Der Auftraggeber hat es jedoch in der Hand, neben dem Preis auch qualitative Zuschlagskriterien vorzugeben und bei der Wertung der Angebote zu berücksichtigen.

Der vorliegende Leitfaden soll öffentlichen Auftraggebern einen Überblick über ihre Möglichkeiten und Spielräume bei der Gestaltung des Vergabeverfahrens und der Ermittlung des wirtschaftlichsten Angebots geben.

Zielsetzung im Vergabewesen

Das öffentliche Beschaffungswesen dient in erster Linie der Bedarfsdeckung der öffentlichen Hand unter sparsamer und wirtschaftlicher Verwendung der verfügbaren Mittel.

Daneben kann der öffentliche Auftraggeber aber auch sogenannte Sekundärziele – insbesondere soziale, umweltbezogene und innovative Aspekte – bei der Auftragsvergabe berücksichtigen, sofern die jeweiligen Kriterien im sachlichen Zusammenhang mit dem Auftragsgegenstand stehen.

Grundsätzlich legt der Auftraggeber, also derjenige der die Leistung vergibt, fest, welche **Bedingungen und Voraussetzungen an den Leistungserbringer gestellt werden**. Vor der Bekanntmachung der Ausschreibung und der Versendung der Vergabeunterlagen hat der Auftraggeber die Kriterien für die Vergabe des Auftrags zu bestimmen. Hierbei muss der Auftraggeber festlegen, was er sich von dem Auftrag erwartet. Eine gute Vorbereitung ist eine wesentliche Voraussetzung für ein erfolgreiches Vergabeverfahren. Der Auftraggeber muss schon vor Beginn des eigentlichen Vergabeverfahrens einige wesentliche Entscheidungen treffen und sich dabei insbesondere mit folgenden Fragen auseinandersetzen:



Bei diesen Fragen handelt es sich um wesentliche Stell-schrauben für den weiteren Verlauf des Vergabeverfahrens. Der öffentliche Auftraggeber sollte diese Gestaltungsmöglichkeiten daher nicht ungenutzt lassen, sondern sich gerade bei der Vorbereitung des Vergabeverfahrens ausreichend Zeit nehmen. Die Beantwortung dieser Fragen hängt auch davon ab, was mit dem Vergabeverfahren erreicht werden soll und was das Vergaberecht leisten kann und soll.

Für Vergabeverfahren in der Schülerbeförderung sind insbesondere die nachfolgenden Anforderungen von besonderer Bedeutung:

- ▶ Welche Anforderungen sind an die zu beschaffende Leistung zu stellen?
 - Erstellung der Leistungsbeschreibung einschließlich Festlegung technischer Spezifikationen und ggf. Bedingungen für die Auftragsausführung
- ▶ Welche Anforderungen sollen potentielle Bieter bzw. Bewerber erfüllen?
 - Festlegung der Eignungskriterien
- ▶ Auf welche Kriterien kommt es dem Auftraggeber an, um zu beurteilen, welches Angebot das wirtschaftlichste ist?
 - Festlegung der Zuschlagskriterien (auch Wertungskriterien genannt)

Leistungsbeschreibung Personenbeförderung

Ganz wesentlich ist insoweit die Beschreibung der Qualität der Verkehrsleistung, die neben den eingesetzten Fahrzeugen (Alter des Fuhrparks, Sitz-/Stehplätze, Ausstattung, Art der Fahrzeuge - Niederflur / Gelenkornibus / Midibus / Minibus / Reisebus / Doppelstockbus / Überlandlinienbus, Fahrzeuglängen Midibus/Minibus/12-Meter-Bus/15-Meter-Bus u.a.) auch das Fahrpersonal (Sozialvorschriften, Tariflöhne) anbelangt. Selbstverständlich kann daneben auch die Reaktionszeit auf besondere Wünsche des Auftraggebers eine große Rolle (Zusatzfahrten, Ersatzgestaltung) spielen. Gerade in der Schülerbeförderung ist diese Flexibilität ein ganz wesentlicher Punkt.

Im Verkehrsbereich spielt darüber hinaus die Einhaltung der Sozialstandards eine sehr große Rolle. So gibt es neben dem allgemeinen Arbeitszeitgesetz noch Spezialvorschriften für den Einsatz von Busfahrern, die in der Fahrpersonalverordnung und der Verordnung 561/2006 geregelt sind. Auch die Bezahlung und die Einhaltung tariflicher Vorschriften ist ein wesentlicher Gesichtspunkt. Ein neuer Aspekt ist auch der zum 1.1.2015 eingeführte gesetzliche Mindestlohn.

Fachliche Eignung – Anforderungen an den Unternehmer

Das Gesetz gegen Wettbewerbsbeschränkungen (GWB) regelt in § 122 u.a. die Anforderungen an die Unternehmen. Danach gilt:

(1) Öffentliche Aufträge werden an fachkundige und leistungsfähige (geeignete) Unternehmen vergeben, die nicht nach den §§ 123 oder 124 ausgeschlossen worden sind.

(2) Ein Unternehmen ist geeignet, wenn es die durch den öffentlichen Auftraggeber im Einzelnen zur ordnungsgemäßen Ausführung des öffentlichen Auftrags festgelegten Kriterien (Eignungskriterien) erfüllt. Die Eignungskriterien dürfen ausschließlich Folgendes betreffen:

1. Befähigung und Erlaubnis zur Berufsausübung,
2. wirtschaftliche und finanzielle Leistungsfähigkeit,
3. technische und berufliche Leistungsfähigkeit.

(3) Der Nachweis der Eignung und des Nichtvorliegens von Ausschlussgründen nach den §§ 123 und 124 kann ganz oder teilweise durch die Teilnahme an Präqualifizierungssystemen erbracht werden.

(4) Eignungskriterien müssen mit dem Auftragsgegenstand in Verbindung und zu diesem in einem angemessenen Verhältnis stehen. Sie sind in der Auftragsbekanntmachung, der Vorinformation oder der Aufforderung zur Interessensbestätigung aufzuführen.

Ausschreibungsempfehlung

Bereits 1996 hat das Bayerische Staatsministerium für Wirtschaft, Infrastruktur, Verkehr und Technologie gemeinsam mit den Verkehrsverbänden, kommunalen Spitzenverbänden, der IHK und ver.di eine gemeinsame Ausschreibungsempfehlung erarbeitet, deren Inhalt auch sinngemäß für Schülerverkehre angewandt werden kann. Diese Ausschreibungsempfehlung enthält u.a. wichtige Informationen zur Leistungsbeschreibung, Beschreibung der Qualität sowie der Einhaltung arbeits- und sozialrechtlicher Vorschriften.

Neu: Mindestlohngesetz (MiLoG) & Vergaberecht

Zum 1.1.2015 ist das Mindestlohngesetz (MiLoG) in Kraft getreten. Dieses regelt auch vergaberechtliche Aspekte. Unternehmen, die gegen das Mindestlohngesetz und die daraus resultierenden Anforderungen verstoßen, sind nach § 19 MiLoG von der Vergabe öffentlicher Aufträge auszuschließen, wenn sie mit einer Geldbuße ab einer Höhe von 2.500 (zweitausendfünfhundert) Euro belegt wurden.



Im Hinblick auf die hohen Anforderungen an die Vergabekriterien und die Risiken sollten die Schulaufwandsträger, Kommunen und Gemeinden durchaus prüfen, ob andere, weniger aufwendige und risikobehaftete Vergabeverfahren, wie z.B. eine beschränkte oder freihändige Vergabe, vorzuziehen ist.

Gerade im **regionalen Schulbusverkehr** und **regionalen Nahverkehr** spricht vieles dafür, bei der **Durchführung und Organisation der Verkehrsleistung auf regionale Verkehrsunternehmen und langjährige Partner zurück zugreifen**, um auch bei Leistungsänderungen/-ergänzungen flexibel und zeitnah reagieren zu können.

Herausgeber: Landesverband Bayerischer
Omnibusunternehmen e.V.
Georg-Brauchle-Ring 91
80992 München
Telefon: 089-1211503
Telefax: 089-12115050
E-Mail: mail@lbo-online.de
Internet: www.lbo-online.de

Redaktion: Monika Steffen, Kirstin Neumayr

Stand: Dezember 2024

Layout/Gestaltung/Produktion: Schlaubetal-Druck Kühl OHG & Verlag
Mixdorfer Straße 1
15299 Müllrose
Telefon: 033606-70299
Telefax: 033606-70297
E-Mail: info@druckereikuehl.de
Internet: www.druckereikuehl.de

Bildnachweis: Titelbild © WavebreakMediaMicro - Fotolia.com; S. 7 © Gemeinschaftsaktion „Sicher zur Schule – Sicher nach Hause“; S. 8 © bdo; S. 9 © BeTa-Artworks – Fotolia.com; S. 12 und S. 19 © bdo;

© Landesverband Bayerischer Omnibusunternehmen e. V. (LBO)

