

# Kriterienkatalog des Deutschen Verkehrssicherheitsrates e.V.

## Sicherheit im Reisebus



**VISION ZERO.**

Keiner kommt um. Alle kommen an.

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

Allgemeiner Deutscher Automobilclub e.V. (ADAC)  
Automobilclub von Deutschland e. V. (AvD)  
Berufsgenossenschaft Verkehrswirtschaft Post-Logistik Telekommunikation (BG Verkehr)  
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 e. V. (VDA)  
TÜV-Verband e.V.

---

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



### **„Sicherheit im Reisebus“ online**

Der Kriterienkatalog ist auch im Internet verfügbar. Unter <https://www.dvr.de/themen/bus-reisebus> können sich Unternehmen, Konsumenten und die interessierte Öffentlichkeit über die Kriterien der Reisebus-Sicherheit informieren.

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

---

# Vorwort zur zweiten Auflage

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 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 Expertinnen und 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:

**Leitungspersonen von Busunternehmen** können anhand des Kataloges den Sicherheitsstandard in ihren Unternehmen umfassend überprüfen und dokumentieren. Sie verschaffen sich einen Überblick über das Erreichte und erhalten Hinweise, wo eventuell weiterer Handlungsbedarf besteht.

Darüber hinaus können sie sich 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 **Verbraucherinnen und Verbraucher**. Organisationen, die Reisen veranstalten, Schulen, Vereine – alle, die Reisebusse nutzen – 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 Reisebusunternehmen, Verbraucherinnen und Verbraucher und die interessierte Öffentlichkeit geschaffen. Um der Entwicklung der Fahrzeugtechnik und der Veränderung einiger gesetzlicher Vorschriften Rechnung zu tragen, hat der DVR mit der zweiten Auflage nun eine aktualisierte Fassung des Kataloges vorgelegt.

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 die Kunden die besonderen Bemühungen der Unternehmen um die Sicherheit honorieren werden.

Stefan Grieger  
Hauptgeschäftsführer des  
Deutschen Verkehrssicherheitsrates e.V.

---

# Drei Säulen der Sicherheit

Die Sicherheit im Reisebus beruht auf drei Säulen:



Im **Bereich „Unternehmen“** finden sich beispielsweise Anforderungen an die personenbeförderungsrechtlichen Genehmigungen, an die Disposition, den Arbeits- und Gesundheitsschutz für die Fahrerinnen und Fahrer sowie an die Zufriedenheit der Reisenden und des Fahrpersonals.

Der **Bereich „Fahrpersonal“** umfasst die Anforderungen an die Fahrerlaubnis und an die Aus- und Weiterbildung der Fahrer und Fahrerinnen 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 das Fahrpersonal 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, Wechsel 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 das Fahrpersonal 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 Reisenden 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 und Fahrerinnen 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> Erfüllt das in Teilzeit oder als Aushilfen beschäftigte Fahrpersonal die Pflichtpunkte der Kategorie „Fahrpersonal“?		<input type="checkbox"/> ja (1) <input type="checkbox"/> nein (-)	Seite 16
<b>U 18</b> Werden die mit der Disposition befassten Personen 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 der Unternehmensleitung und den Beschäftigten bezüglich sicherheitsrelevanter Faktoren?		<input type="checkbox"/> ja (1) <input type="checkbox"/> nein (-)	Seite 17
<b>U 20</b> Gibt es eine schriftliche Anweisung an an das Fahrpersonal über die Durchführung der Sicherheitsunterweisung der Fahrgäste?		<input type="checkbox"/> ja (1) <input type="checkbox"/> nein (-)	Seite 17
<b>Ergebnis im Bereich „Unternehmen“:</b>  Alle Pflichtelemente müssen erfüllt sein (= 8 Punkte)  Anzahl der „Kürpunkte“ (max. 12 Punkte)	<input type="text"/>	<input type="text"/>	

## U 1 Genehmigung

### Liegt die personenbeförderungsrechtliche Genehmigung gemäß PBefG vor?

Wer Personen entgeltlich oder geschäftsmäßig mit Omnibussen befördert, braucht eine Genehmigung (umgangssprachlich auch als „Konzession“ bezeichnet). Voraussetzungen und Verfahren zur Erteilung der Genehmigung sind im Personenbeförderungsgesetz (PBefG) geregelt. Voraussetzung für die Erteilung ist die Erfüllung verschiedener Bedingungen. Insbesondere muss die Person, die den Antrag stellt oder die mit der Führung der Geschäfte beauftragte Person zuverlässig und fachlich geeignet sein. Die Sicherheit und Leistungsfähigkeit des Betriebes muss gewährleistet sein.

Die Genehmigung wird durch Aushändigung der Genehmigungsurkunde erteilt. Die Genehmigungsurkunde muss beim Gelegenheitsverkehr die einzelnen eingesetzten Fahrzeuge unter Angabe der amtlichen Kennzeichen enthalten (nicht erforderlich bei Vorliegen einer Gemeinschaftslicenz). Die Genehmigungsurkunde oder eine gekürzte amtliche Ausfertigung muss im Fahrzeug mitgeführt werden.

Die Genehmigung wird befristet erteilt. Die Geltungsdauer beträgt im Gelegenheitsverkehr mit Omnibussen höchstens zehn Jahre. Erweiterungen und wesentliche Änderungen des Unternehmens, z.B. die Übertragung der Betriebsführung auf andere, sind ebenfalls genehmigungspflichtig.

Der Genehmigungsnachweis muss einsehbar und gültig sein.

Quelle:

- Personenbeförderungsgesetz (PBefG) § 2-17

Hilfsmittel:

- Dokumentationsblatt (s. Anlage **U 1**)

ANLAGE U 1  
Vorliegen der personenbeförderungsrechtlichen Genehmigung

Liniennummer	Linienbezeichnung	Fahrzeugkennzeichen	Fahrer	Fahrerbescheinigungsnr.	Personenbeförderung

## U 2 Disposition (1): Einsatzplan

### Ist ein Einsatzplan vorhanden und nachvollziehbar?

Welche Fahrzeuge sollen mit welchem Personal auf welchen Touren eingesetzt werden? Bei der Planung sind verschiedene Aspekte zu beachten: die Eignung der Fahrzeuge für bestimmte Touren und ihre Wartungsintervalle, die Arbeitszeiten und entsprechende Wünsche der Fahrerinnen und Fahrer sowie die Vorschriften hinsichtlich der Lenk- und Ruhezeiten (vgl. Frage F 5).

Eine Dispositionsspflicht des Unternehmens ergibt sich aus Artikel 16 Abs. 2 der VO (EG) Nr. 561/2006. Einsatzpläne können zudem zum wichtigen Beweisstück werden, wenn z.B. aufgrund von Zeugenaussagen polizeiliche Ermittlungen in Bezug auf Unfallflucht oder ähnliche Delikte aufgenommen werden. In Verbindung mit den Aufzeichnungen des Kontrollgeräts kann anhand der dokumentierten Einsatzpläne die Fahrtroute eines Fahrzeugs nachgewiesen und eine Beteiligung der beschuldigten Personen gegebenenfalls ausgeschlossen werden. Eine Aufbewahrung der schriftlichen Dispositionen im Betrieb ist deshalb sinnvoll.

Für die Disposition gibt es verschiedene Möglichkeiten. Je nach Art und Größe der Unternehmen kann ein Kalender mit handschriftlichen Einträgen, ein am PC geführtes Kalendarium oder eine spezielle Software verwendet werden, bei der auch Kontrollfunktionen hinsichtlich der Stimmigkeit der Planung integriert sein können.

Erforderlich sind auf jeden Fall Angaben zum einzusetzenden Fahrzeug, zur voraussichtlichen Fahrtzeit sowie des Fahrpersonals.

Quelle:

- Verordnung (EG) Nr. 561/2006, Art. 16 Abs. 2



## U 3 Disposition (2): Sozialvorschriften

### Werden bereits bei der Planung die EG-Sozialvorschriften eingehalten (Pausen, Wechsel 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 den Fahrern und Fahrerinnen 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 Gesamtlenkzeit zwischen zwei Ruhezeiten. Bei Touren, bei denen die Fahrtzeit voraussichtlich 9 bzw. 10 Stunden übersteigen wird, muss deshalb ein zweiter Fahrer bzw. Fahrerin eingeplant werden. Dies entspricht einer Fahrtstrecke von ca. 800 km, je nach Fahrtstrecke auch weniger. Dies ist in der Disposition entsprechend auszuweisen.

Der Wechsel innerhalb der Zweierbesetzung soll sinnvoll festgelegt werden. Jeweils nach viereinhalb Stunden zu wechseln, ist arbeitsphysiologisch günstiger als die Tageslenkzeit voll auszuschöpfen und dann zu wechseln. Eine sinnvolle Disposition berücksichtigt auch die Erkenntnisse der Arbeitsphysiologie.

#### Quellen:

- Verordnung (EG) Nr. 561/2006, Art. 10 Abs. 2, Art. 16 Abs. 1

#### Hilfsmittel:

Zur Information bzw. Schulung der Beteiligten eignen sich z.B. folgende Medien:

- Infos der Fachverlage und -Verbände zu Lenk- und Ruhezeiten
- Informations- und Schulungsmaterial der Kampagne „Vorsicht Sekundenschlaf“ <https://www.dvr.de/programme/kampagnen/vorsicht-sekundenschlaf/>
- BG Verkehr (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 Fahrerinnen und Fahrer können sich rechtzeitig auf die Disposition einstellen. Mitsprachemöglichkeiten für das Fahrpersonal erhöhen die Akzeptanz der Disposition und wirken sich positiv auf Motivation und Arbeitszufriedenheit aus. Empfehlung: Für die Fahrer und Fahrerinnen ist insbesondere eine verlässliche Planung ihrer freien Tage wichtig.

Ob sich dies verwirklichen lässt, hängt auch vom Unternehmen und seiner Auftragsstruktur ab. Wenn Katalogreisen den Schwerpunkt der Tätigkeit bilden, ist dies eher machbar, als wenn Gelegenheitslaufträge 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 oder einer Fahrerin 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 geeignetes, ausgerichtetes Fahrpersonal 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 auf eine Überlassung von Beschäftigten anderer Unternehmen zurückgegriffen wird.
- 3) Das Fahrpersonal muss 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 oder einer Fahrerin durch plötzliche Krankheit oder andere außergewöhnliche Ereignisse sind zwar selten, aber nicht vollständig vermeidbar. Vor Ort wird stets der Fahrer bzw. die Fahrerin mit dieser Situation konfrontiert. Er bzw. sie muss unmittelbar reagieren und geeignete Maßnahmen treffen oder veranlassen können. Dabei muss stets die eigene Sicherheit sowie die Sicherheit und das Wohlergehen der Fahrgäste im Blick behalten werden.

Die genannten Situationen sind häufig für die Betroffenen mit Stress verbunden. Unter Umständen genügt bereits die Befürchtung, dass eine der genannten Situationen eintreten könnte, um Stress hervorzurufen. Wenn der Betrieb das Fahrpersonal schult und ihm für denkbare Betriebsstörungen Verhaltensanweisungen mitgibt, nimmt dies einen Teil des Drucks aus der Situation heraus. Durch eine Umsetzung der Anweisungen kann die bestmögliche Lösung getroffen werden. Die Wahrscheinlichkeit von Fehlentscheidungen oder -handlungen wird dadurch reduziert.

Hilfsmittel:

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

## U 7 Arbeitszeitregelung

### **Gibt es nachvollziehbare und zielführende Arbeitszeitregelungen?**

Für Arbeitszeiten des Fahrpersonals 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- und Bereitschaftszeiten, Zeiten als Beifahrer bzw. Beifahrerin sowie weitere Details der Arbeitszeit von Omnibusfahrerinnen und -fahrern 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 Fahrpersonals 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 bzw. der Unternehmerin, die Beschäftigten vor Gefahren bei der Arbeit zu schützen. Welche Schutzmaßnahmen erforderlich sind, lässt sich erst auf Grund einer Beurteilung der Arbeitsbedingungen erkennen. Deshalb müssen die mit der Arbeit verbundenen Gefährdungen ermittelt und beurteilt werden. Die Gefährdungsermittlung beinhaltet das Einleiten von Maßnahmen, um die ermittelten Gefährdungen zu beseitigen oder zumindest zu minimieren. Der Unternehmer bzw. die Unternehmerin muss das Ergebnis der Gefährdungsbeurteilung sowie die daraufhin festgelegten Maßnahmen des Arbeitsschutzes und das Ergebnis ihrer Überprüfung dokumentieren. Von der Dokumentationspflicht sind nur Betriebe 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 bzw. der Unternehmerin selbst oder durch von ihnen beauftragte Personen (Führungskräfte, Fachkräfte für Arbeitssicherheit, Betriebsärzte bzw. -ärztinnen oder weitere Spezialisten) durchgeführt werden. Es ist zulässig, bei gleichartigen Arbeitsbedingungen eine Beurteilung nur einmal vorzunehmen, 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 Arbeitnehmerinnen und 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. Handlungshilfe zur Gefährdungsbeurteilung (Ausgabe 2020): <https://www.bg-verkehr.de/medien/medienkatalog/broschueren/sicherheits-check-gefaehrdungsbeurteilung>

## U 9 Arbeits- und Gesundheitsschutz (2): Unterweisung

**Werden die Beschäftigten ausreichend und angemessen unterwiesen und wird die Unterweisung dokumentiert? Gibt es Betriebsanweisungen für das Fahrpersonal hinsichtlich der Sicherheit im Reisebus?**

Durch eine ausreichende und angemessene Unterweisung kann sichergestellt werden, dass die Beschäftigten mögliche Gefahren bei ihrer Tätigkeit (er)kennen und sich so verhalten, dass eine Gefährdung ausgeschlossen oder zumindest minimiert wird. Die Unterweisung der Beschäftigten wird durch das Arbeitsschutzgesetz sowie die Unfallverhütungsvorschrift „Grundsätze der Prävention“ (DGUV Vorschrift 1) ausdrücklich gefordert, und zwar vor der Aufnahme von Tätigkeiten oder deren Veränderung, mindestens aber einmal jährlich. Unterweisungen müssen dokumentiert werden.


Betriebsanweisungen für das Fahrpersonal hinsichtlich der Sicherheit im Reisebus ergänzen die Unterweisungen. Sie schaffen eine größere Verbindlichkeit hinsichtlich der erwünschten Verhaltensweisen. Zweckmäßig sind solche Betriebsanweisungen z.B. in Bezug auf das Telefonieren mit Freisprecheinrichtung, das Verhalten in Notsituationen, der Benutzung der Sicherheitseinrichtungen (Gurte, Feuerlöscher, Nothammer usw.)

Quellen:

- Arbeitsschutzgesetz (ArbSchG), § 4, § 12
- DGUV Vorschrift 1 – Grundsätze der Prävention

Hilfsmittel:

- Formblatt für die Dokumentation einer Unterweisung (s. Anlage U 9)



## U 10 Arbeits- und Gesundheitsschutz (3): Betriebsärztliche und sicherheits- technische Betreuung

**Wird die betriebsärztliche und sicherheitstechnische Betreuung oder ein alternatives Betreuungsmodell durchgeführt?**

Das Arbeitssicherheitsgesetz (ASiG) legt fest, dass Unternehmer bzw. Unternehmerinnen Betriebsärzte bzw. -ärztinnen bestellen (= beauftragen) müssen, die sie beim Arbeitsschutz und bei der Unfallverhütung unterstützen (vgl. ASiG § 1). Die Beauftragung muss schriftlich erfolgen. Betriebsarzt bzw. -ärztin und Fachkraft für Arbeitssicherheit sollen zusammenarbeiten, z.B. bei gemeinsamen Betriebsbegehungen. Je nach Betriebsgröße können hierzu überbetriebliche Dienste in Anspruch genommen werden (vgl. § 19 ASiG). Der Umfang der betriebsärztlichen und sicherheitstechnischen Betreuung besteht für Kleinbetriebe mit bis zu zehn Mitarbeitern aus einer Grundbetreuung, die regelmäßig wiederholt werden muss, und anlassbezogenen Betreuungen. Bei Betrieben mit mehr als zehn Beschäftigten besteht die betriebsärztliche und sicherheitstechnische Betreuung aus der Grundbetreuung, für die Einsatzzeiten vorgegeben werden, und einem betriebs-spezifischen Betreuungsanteil, der entsprechend der jeweiligen Erfordernisse vom Betrieb zu ermitteln ist.

Alternativ hierzu gibt es das so genannte „Unternehmermodell“, bei dem die Unternehmer bzw. Unternehmerinnen nach einer entsprechenden Ausbildung den Betreuungsbedarf in ihrem Unternehmen selbst identifizieren. Dabei wird nicht von festgelegten Einsatzzeiten ausgegangen.

Quellen:

- Arbeitssicherheitsgesetz (ASiG), §§ 1, 2, 3, 19
- DGUV Vorschrift 2 – Betriebsärzte und Fachkräfte für Arbeitssicherheit

## 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 (Fahr- 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 bzw. die Unternehmerin oder ihre Beauftragten schnell und zuverlässig über rechtliche Bestimmungen informieren können, damit sie und ihre 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 BG Verkehr) 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):

- <https://www.bg-verkehr.de/medien/kompendium-arbeitsschutz>
- BG Verkehr (Hrsg.): Sicherheitsprofi Personenverkehr
- <https://www.omnibusrevue.de/> (Verlag Heinrich Vogel)
- <http://www.busmagazin.de> (Kirschbaum-Verlag)

## 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. Das Fahrpersonal soll 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 Blechschäden 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 Blechschäden 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. Fahrtraining und/oder Schulung im Rahmen von „Gesund und sicher – Arbeitsplatz Omnibus“) in Betracht.

Quellen:

- Arbeitsschutzgesetz (ArbSchG), § 6: Erfassung von Unfällen
- DGUV Vorschrift 1 - Grundsätze der Prävention § 24 (6): Dokumentation von Erste-Hilfe-Leistungen

Hilfsmittel:

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

## U 14 Zufriedenheit der Fahrgäste

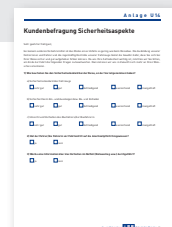
**Wird die Zufriedenheit der Fahrgäste hinsichtlich der Qualität der Sicherheitsaspekte ermittelt und wird dies zielorientiert ausgewertet?**

Das Maß der Zufriedenheit der Fahrgäste gibt dem Unternehmen eine wichtige Rückmeldung über seine Akzeptanz bei den Reisenden. Waren diese zufrieden, haben sie sich gut aufgehoben und betreut gefühlt? Nur zufriedene Fahrgäste werden dem Unternehmen auf lange Sicht die Treue halten. Manche Unternehmen fragen deshalb am Ende der Fahrt die Zufriedenheit 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 Fahrgäste bewertet werden. Das Unternehmen macht damit deutlich, dass ihm die Sicherheit der Reisenden 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 Befragungen in Bezug auf die Aspekte der Sicherheit sollen regelmäßig ausgewertet und die Ergebnisse dokumentiert werden. Treten dabei Schwachstellen zutage, müssen entsprechende Maßnahmen eingeleitet werden, dies ist zu dokumentieren.

Hilfsmittel:

- Befragung der Fahrgäste zu Sicherheitsaspekten (s. Anlage **U 14**)

The image shows a thumbnail of a survey form titled "Kundenbefragung Sicherheitsaspekte". The form contains several sections with checkboxes and input fields for rating different aspects of safety. The text is small but the layout is clear, with a header and multiple rows of questions.

## U 15 Zufriedenheit des Fahrpersonals

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

Das Maß der Zufriedenheit der Fahrerinnen und 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 ausfüllen. Die Fahrerinnen und Fahrer sind in den meisten Fällen die Personen, die das Unternehmen am nachhaltigsten gegenüber dem Kunden repräsentieren. Nur wenn sie sich mit ihrem Unternehmen identifizieren, können sie den Reisenden das gewünschte positive Bild des Unternehmens vermitteln.

Wenn das Unternehmen die Fahrer und Fahrerinnen nach ihrer Meinung fragt, macht es deutlich, dass es sich um sein Fahrpersonal 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 und Fahrerinnen angeregt werden, in die Praxis umsetzt, tut es einen wichtigen Schritt in der Bemühung um mehr Sicherheit und Qualität.

## 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 Schulung des Fahrpersonals (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 das Subunternehmen lediglich den Fahrer bzw. die Fahrerinnen stellt, sind die Kriterien aus dem Block B gegenstandslos. Allerdings ist in diesem Fall eine Einweisung auf das entsprechende Fahrzeug vorzunehmen.

## U 17 Fahrpersonal in Teilzeit / Aushilfen

### Erfüllt das in Teilzeit oder als Aushilfen beschäftigte Fahrpersonal die Pflichtpunkte der Kategorie „Fahrpersonal“?

Wenn aushilfsweise oder in Teilzeit beschäftigte Fahrerinnen und Fahrer mit der Durchführung von Fahrten beauftragt werden, müssen diese die Pflichtpunkte dieses Kriterienkataloges erfüllen. Im Einzelnen betrifft dies die folgenden Kriterien:

- F 1 Fahrerlaubnis (1): Turnusmäßige Überprüfung
- F 5 Lenk- und Ruhezeiten (2): Kontrolle der Aufzeichnungen
- F 6 Schulung des Fahrpersonals (1): Regelmäßige Weiterbildung
- F 12 Hinweis auf Anschnallpflicht bei Fahrtantritt

Die Erfüllung ist vertraglich in die Vereinbarungen mit den Aushilfen bzw. Teilzeitbeschäftigten zu verankern bzw. diesen als schriftliche Anweisung zu geben. Eine Einweisung auf das Fahrzeug muss durchgeführt werden.

## U 18 Schulung des Disponenten bzw. der Disponentin zu Lenk- und Ruhezeiten

### Werden die mit der Disposition befassten Personen im Hinblick auf Lenk- und Ruhezeiten sowie Aspekte der Sicherheit und des Gesundheitsschutzes kontinuierlich geschult?

Die Disposition ist eine Schlüsselstelle bei der Organisation der Tourenplanung. Neben der Auswahl der Fahrzeuge und der Fahrer bzw. Fahrerinnen betrifft dies insbesondere die Zeit- und Routenplanung, die unmittelbar Einfluss auf die Arbeitszeiten des Fahrpersonals hat. Es ist empfehlenswert, die mit der Disposition befassten Personen in die entsprechende Schulung des Fahrpersonals zum Thema „Gesundheitsschutz“ (Pausengestaltung, Biorhythmus, Auswirkungen auf Tourenplanung usw.) einzubeziehen bzw. für sie spezielle Schulungen anzubieten, so dass sie in der Lage und bereit sind, die entsprechenden Aspekte bei der Tourenplanung zu berücksichtigen. Kontinuierlich bedeutet in diesem Zusammenhang mindestens einmal im Zeitraum von fünf Jahren. Wenn der Unternehmer bzw. die Unternehmerin selbst die Disposition durchgeführt, gilt dies auch für ihn bzw. sie.

Hilfsmittel:

- Dokumentationsblatt (s. Anlage U 18)

The image shows a document titled "Anlage U 18" with the subtitle "Dokumentation einer Schulung der mit der Disposition befassten Personen zum Thema 'Sicherheit und Gesundheitsschutz'". It features a header with "Anlage U 18" and a sub-header with the full title. Below the header, there are several rows and columns, likely for recording training details, but the text is too small to read clearly.



## U 19 Sorgfaltspflicht im Fahrdienst

**Erfolgt ein kontinuierlicher Austausch zwischen der Unternehmensleitung und den Beschäftigten bezüglich sicherheitsrelevanter Faktoren?**

Der kontinuierliche Austausch zwischen den am Produkt „Personenbeförderung“ beteiligten Personen (Fahrpersonal, Disposition, Werkstatt, Büropersonal) bildet eine wichtige Voraussetzung für das Erkennen von Problemen und das Finden geeigneter Lösungen. Den Beteiligten ist jeweils nur ein Ausschnitt der Problematik bekannt, der ihrem Blickwinkel bzw. ihrer Perspektive entspricht. In gemeinsamen Gesprächen kann dieser Blickwinkel erweitert werden. Dispositions- und Werkstattmitarbeitende können z.B. davon profitieren, wenn sie die Sicht der Fahrerinnen und Fahrer kennenlernen. Das gilt auch umgekehrt. Dabei sollen auch die Erfahrungen des Fahrpersonals mit bestimmten Strecken (Stauhäufigkeit, Fahrbahnbelag, Brückenhöhen usw.) berücksichtigt werden, damit diese Hinweise unmittelbar in die Disposition eingehen können.

Der kontinuierliche Austausch zwischen den Beteiligten ist Voraussetzung für die Verbesserung von Qualität und Sicherheit. Der Turnus, in dem solche Gespräche stattfinden sollen, hängt von den betrieblichen Gegebenheiten ab. Sie sollen jedoch mehrmals im Kalenderjahr stattfinden.

Hilfsmittel:

- Dokumentationsbogen für Teamgespräche (s. Anlage **U 19**)

Datum	Thema	Beteiligte	Ergebnis

## U 20 Sicherheitsunterweisung der Fahrgäste durch das Fahrpersonal

**Gibt es eine schriftliche Anweisung an das Fahrpersonal über die Durchführung der Sicherheitsunterweisung der Fahrgäste?**

Zu Beginn der Fahrt sollen die Fahrgäste darüber informiert werden, wo die Notausrüstung untergebracht ist und wo sich die Notausgänge befinden (vgl. Frage F 13). Dies ist durch eine schriftliche Anweisung an die Fahrerinnen und Fahrer sicherzustellen.

Das Auslegen einer Bordinformation in ausreichender Anzahl oder das Vorführen eines entsprechenden Videos kann die Sicherheitsunterweisung ersetzen. In diesem Fall soll das Fahrpersonal schriftlich angewiesen werden, auf die Bordinformation hinzuweisen bzw. die Vorführung des Videos durchzuführen.

Hilfsmittel:

- Anweisung für das Fahrpersonal (s. Anlage **U 20**)

Anweisung an Fahrerinnen/Fahrer

## Bereich Fahrpersonal

	Pflicht (Punkte)	Kür (Punkte)	Erläuterung
<b>F 1</b> Verfügen die Fahrerinnen und 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 und Fahrerinnen ab 45 Jahren regelmäßig freiwillige Sehtests organisiert?		<input type="checkbox"/> ja (1,5) <input type="checkbox"/> nein (-)	Seite 21
<b>F 4</b> Wird das Fahrpersonal 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> Erfolgt eine regelmäßige Schulung in Bezug auf Verkehrssicherheit [jährlich mindestens 7 Zeitstunden]?	<input type="checkbox"/> ja (1) <input type="checkbox"/> nein (-)		Seite 22
<b>F 7</b> Wird der Schulungsbedarf ermittelt?		<input type="checkbox"/> ja (1,5) <input type="checkbox"/> nein (-)	Seite 23
<b>F 8</b> Werden zusätzliche Schulungen über den gesetzlichen Mindestumfang hinaus 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 Fahrerinnen und Fahrer auf für sie neue Fahrzeuge praktisch eingewiesen?		<input type="checkbox"/> ja (1,5) <input type="checkbox"/> nein (-)	Seite 25
<b>F 12</b> Werden die Fahrgäste unmittelbar bei Fahrtantritt auf die Anschnallpflicht hingewiesen?	<input type="checkbox"/> ja (1) <input type="checkbox"/> nein (-)		Seite 25
<b>F 13</b> Wird zu Beginn der Fahrt eine Sicherheitsunterweisung der Fahrgäste durchgeführt?		<input type="checkbox"/> ja (1,5) <input type="checkbox"/> nein (-)	Seite 26
<b>Ergebnis im Bereich Fahrpersonal:</b>			
Alle Pflichtelemente müssen erfüllt sein (= 4 Punkte)	<input type="text"/>		
Anzahl der „Kürpunkte“ (max. 13,5 Punkte)		<input type="text"/>	

## F 1 Fahrerlaubnis (1): Turnusmäßige Überprüfung

### Verfügen die Fahrerinnen und Fahrer über die erforderliche Fahrerlaubnis?

Für Kraftfahrzeuge mit mehr als 8 Plätzen ist eine Fahrerlaubnis der Klasse D erforderlich, bei Betrieb mit Anhänger über 750 kg die Klasse DE. Die Fahrerlaubnis der Klassen D1 und D1E gelten für Kraftfahrzeuge mit mehr als 8, aber nicht mehr als 16 Sitzplätzen. Bei der Klasse D1E darf die zulässige Gesamtmasse des Anhängers die Leermasse des Zugfahrzeugs und die zulässige Gesamtmasse der Kombination 12.000 kg nicht überschreiten.

Die Gültigkeit der o.g. Fahrerlaubnisse beträgt jeweils fünf Jahre, längstens jedoch bis zum Erreichen des 50. Lebensjahres. Ab dem 50. Lebensjahr gelten strengere Vorschriften für die Gesundheitsuntersuchungen, die dann alle fünf Jahre zu wiederholen sind (vgl. Frage F2).

Das Unternehmen muss überprüfen, ob die von ihm beauftragten Fahrerinnen und Fahrer im Besitz der erforderlichen Fahrerlaubnis sind, dies ergibt sich u.a. aus der DGUV Vorschrift 70 - Fahrzeuge. Eine turnusmäßige Überprüfung (einmal im Jahr) ist als Minimum anzusehen.

Hilfsmittel:

- Dokumentation der Überprüfung  
(s. Anlage F 1)

Anlage F 1											
Verfolgen der erforderlichen Fahrerlaubnis											
Person	Art	Datum	Ort	Ergebnis	Erreichte	Erreichte	Erreichte	Erreichte	Erreichte	Erreichte	Erreichte

## F 2 Fahrerlaubnis (2): Verlängerung

### Werden die Voraussetzungen für die Verlängerung der Fahrerlaubnis aktiv gesteuert?

Voraussetzung für die Erteilung und Verlängerung einer Fahrerlaubnis der Klassen D, D1, DE und D1E ist, dass

- 1) eine augenärztliche Untersuchung und
- 2) eine ärztliche Untersuchung durch einen leistungspsychologisch ausgerichteten Facharzt bzw. eine Fachärztin für Arbeitsmedizin (oder Betriebsmediziner(in)) oder eine Begutachtungsstelle für Fahreignung durchgeführt wird.

Beide Untersuchungen können ggf. zu einer Untersuchung zusammengefasst werden. Ab dem 50. Lebensjahr beinhaltet die ärztliche Untersuchung eine Psychometrie (= Anwendung psychologischer Messverfahren).

Die Fahrerinnen und Fahrer müssen die Untersuchungen selbst in Auftrag geben. Wird die ärztliche Untersuchung nicht rechtzeitig für eine notwendige Verlängerung durchgeführt, wird die Fahrerlaubnis ungültig. Das Unternehmen kann durch eine aktive Steuerung vermeiden, dass dieser Fall eintritt. Dazu gehört

- 1) die rechtzeitige Erinnerung an die Verlängerungstermine,
- 2) die rechtzeitige Aufforderung, die Untersuchungen durchführen zu lassen,
- 3) die rechtzeitige Aufforderung, die Verlängerung der Fahrerlaubnis zu beantragen.

Hilfsmittel:

- Übersicht Verlängerungstermine  
(s. Anlage F 2)

Anlage F 2											
Steuerung der Voraussetzungen für die Verlängerung der Fahrerlaubnis											
Person	Art	Datum	Ort	Ergebnis	Erreichte	Erreichte	Erreichte	Erreichte	Erreichte	Erreichte	Erreichte

### F 3 Fahrerlaubnis (3): Sehtest

#### Werden für Fahrer und Fahrerinnen 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 Omnibusfahrer bzw. -fahrerinnen 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 Dämmersehens und der Blendempfindlichkeit sinnvoll.

**Quelle:**

- Anlage 6 FEV/ G 25: Anforderungen an Sehtest

**Hilfsmittel:**

- Information für das Fahrpersonal zum Sehtest (s. Anlage F 3)



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

#### Wird das Fahrpersonal 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 bzw. die Unternehmerin ist verpflichtet, die Disposition so zu gestalten, dass die Bestimmungen eingehalten werden können (vgl. Frage U 3).

Vor Ort müssen jedoch der Fahrer bzw. die Fahrerin entscheiden, wann eine Pause nötig wird. Dies setzt voraus, dass sie über die geltenden Regelungen und eventuelle Neuerungen informiert sind. 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 Fahrpersonals stehen zahlreiche Materialien und Hilfen zur Verfügung (vgl. Quellen).

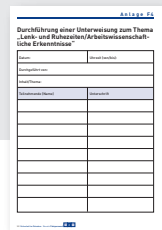
**Quellen:**

Folgende Medien/Unterrichtshilfen eignen sich für eine entsprechende Unterweisung:

- BG Verkehr (Hrsg.): „Gesund und sicher – Arbeitsplatz Omnibus“, Bausteine A7 „Ermüdung“ und A8 „Unregelmäßige Arbeitszeiten und soziales Umfeld“
- Informations- und Schulungsmaterial der Kampagne „Vorsicht Sekundenschlaf“ <https://www.dvr.de/programme/kampagnen/vorsicht-sekundenschlaf/>

**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 bzw. die Unternehmerin sind verpflichtet, regelmäßig die Einhaltung der Sozialvorschriften durch das Fahrpersonal zu überprüfen. Dies ist in der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 ausdrücklich festgehalten. Bei festgestellten Zuwiderhandlungen müssen Maßnahmen ergriffen werden, 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. Das Unternehmen ist auch insoweit gegenüber den Aufsichtsbehörden auskunftspflichtig.

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

#### Quellen:

- Verordnung (EG) Nr. 561/2006 Art. 10 Abs. 2, Abs. 5
- Verordnung (EG) Nr. 3821/85 Kapitel IV Art. 14

#### Hilfsmittel:

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

Das Schaublatt zeigt den Titel 'Lenk- und Ruhezeiten: Kontrolle der Aufzeichnungen' und eine Tabelle mit den Spalten 'Datum', 'Fahrer', 'Fahrer-ID', 'Fahrer-Nummer' und 'Anmerkungen'. Die Tabelle ist für die Dokumentation von Kontrollen über einen Zeitraum von 12 Monaten ausgelegt.

## F 6 Schulung des Fahrpersonals (1): Regelmäßige Weiterbildung

### Erfolgt eine regelmäßige Schulung in Bezug auf Verkehrssicherheit (jährlich mindestens 7 Zeitstunden)?

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

Für die Weiterbildung 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 in verschiedenen Kenntnisbereichen.

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

Die Teilnahme an der Weiterbildung muss durch eine entsprechende Bescheinigung nachgewiesen werden.

#### 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**)

Das Schaublatt zeigt den Titel 'Dokumentation der regelmäßigen Weiterbildung des Fahrpersonals' und eine Tabelle mit den Spalten 'Fahrer', 'Fahrer-ID', 'Fahrer-Nummer', 'Datum', 'Thema' und 'Anmerkungen'. Die Tabelle ist für die Dokumentation der Weiterbildung über einen Zeitraum von 12 Monaten ausgelegt.

## F 7 Schulung des Fahrpersonals (2): Ermittlung des Bedarfs

### Wird der Schulungsbedarf 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 bzw. Fahrerinnen dabei zu berücksichtigen. Die Einbeziehung der Interessen bei der Lehrplangestaltung verbessert die Identifikation mit den geplanten Maßnahmen und verbessert die Motivation.

Neben dem persönlichen Gespräch kommen hierzu Befragungen in Betracht, bei denen die Fahrerinnen und 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 auch auf weitere Themen beziehen: Neben Themen der Arbeitssicherheit und des Gesundheitsschutzes (vgl. Frage F 8) sind z.B. auch die Bereiche „Stressbewältigung“ und „Kommunikation/Konfliktbewältigung“ für die tägliche Arbeit der Fahrerinnen und Fahrer von Belang.

#### Quelle:

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

#### Hilfsmittel:

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

Fragebogen 2 - Wünsche für die Fortbildung  
Bitte geben Sie an, welche Themen Sie für Ihre Fortbildung interessieren.

Thema	Belastung	Wunsch
Verkehrssicherheit		
Arbeitssicherheit		
Gesundheitsschutz		
Stressbewältigung		
Kommunikation/Konfliktbewältigung		

Fragebogen 1 - Belastungen im Fahrdienst  
Bitte geben Sie an, welche Belastungen Sie im Fahrdienst erfahren.

Belastung	Belastung	Wunsch
Verkehrssicherheit		
Arbeitssicherheit		
Gesundheitsschutz		
Stressbewältigung		
Kommunikation/Konfliktbewältigung		

## F 8 Schulung des Fahrpersonals (3): Zusätzliche Schulungen

### Werden zusätzliche Schulungen über den gesetzlichen Mindestumfang hinaus 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 F 6) mindestens 1 Stunde pro Fahrer bzw. FahrerIn/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**)
- BG Verkehr (Hrsg.): „Gesund und sicher – Arbeitsplatz Omnibus“

Anlage F 8  
Dokumentation der zusätzlichen Schulung im Bereich Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz

Thema	Dauer	Durchgeführt

## F 9 Schulung des Fahrpersonals (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 bzw. die Fahrerin muss sie auch auflegen können. Wenn es dabei Schwierigkeiten gibt, dauert der unvorhergesehene Aufenthalt länger als nötig, was den Betriebsablauf stört und die Fahrgäste möglicherweise verärgert. Außerdem wird die Stressbelastung des Fahrers bzw. der Fahrerin erhöht. Wenn Sicherheitsregeln beim Aufziehen der Ketten außer Acht gelassen werden, kann dies zu Gefährdungen führen.

Ein entsprechendes Training trägt dazu bei, dass der Fahrer bzw. die Fahrerin 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 des Fahrpersonals. Eine Schulungsmaßnahme kann z.B. regelmäßig – etwa im Oktober – durchgeführt werden und soll ein praktisches Training beinhalten, bei dem selbst „Hand angelegt“ wird.

Quelle:

- BOKraft § 18 (Saisonale Ausstattung)

Hilfsmittel:

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

Das Formular ist eine Tabelle mit dem Titel 'Dokumentation der Schulung „Einsatz von Schneeketten“'. Es enthält Felder für Name, Dienststelle, Datum, Uhrzeit, Dauer, Teilnehmerzahl und Unterschrift. Darunter befindet sich eine Tabelle mit 10 Spalten für die Teilnehmerdaten.

## F 10 Verhalten in Notsituationen

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

Durch ihre Ausbildung ist das Fahrpersonal 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 Fahrerinnen und 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 Interessen der Fahrer und Fahrerinnen berücksichtigt werden (vgl. Frage F 7). Bei der Durchführung der Schulungsmaßnahmen kann auf geeignetes Ausbildungspersonal aus den Rettungsorganisationen zurückgegriffen werden bzw. mit diesen kooperiert werden.

Quelle:

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

Hilfsmittel:

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

Das Formular ist eine Tabelle mit dem Titel 'Dokumentation der Schulung „Verhalten in Notsituationen“'. Es enthält Felder für Name, Dienststelle, Datum, Uhrzeit, Dauer, Teilnehmerzahl und Unterschrift. Darunter befindet sich eine Tabelle mit 10 Spalten für die Teilnehmerdaten.



## F 11 Fahrzeugeinweisung

### Werden die Fahrerinnen und Fahrer auf für sie neue Fahrzeuge praktisch eingewiesen?

Jeder Omnibus hat seine Besonderheiten, mit denen man sich auseinandersetzen muss, wenn man das Fahrzeug zum ersten Mal bewegt. Wenn der Fahrer oder die Fahrerin bei der Übernahme eines fremden Fahrzeugs auf sich allein gestellt ist bzw. lediglich die Bedienungsanleitung als Hilfe zur Verfügung steht, können Fragen offen bleiben, was dann später – unterwegs – zu Problemen führen kann. Daher ist es notwendig, dass jeder Fahrer und jede Fahrerin, die ein Fahrzeug zum ersten Mal übernehmen, von einer geeigneten Person eine praktische Einweisung erhält. Der Fahrer bzw. die Fahrerin kann sich mit Unterstützung des Einweisers mit dem Fahrzeug vertraut machen. Unklare Punkte können so direkt geklärt werden. Die Einweisung muss praktisch geschehen, d.h. sie muss eine Probefahrt mit einschließen. Falls Fahrpersonal fremder Unternehmen (Subunternehmen) eingesetzt werden, ist auch dieses entsprechend einzuweisen.

#### Quelle:

- DGUV Vorschrift 70 - Fahrzeuge, § 34 und § 35

#### Hilfsmittel:

- Dokumentation der Einweisung (s. Anlage **F 11**)

Name	Datum	Unterschrift	Unterschrift

## F 12 Hinweis auf Anschnallpflicht bei Fahrtantritt

### Werden die Fahrgäste unmittelbar bei Fahrtantritt auf die Anschnallpflicht hingewiesen?

Die Straßenverkehrsordnung verlangt, dass vorgeschriebene Sicherheitsgurte während der Fahrt angelegt sein müssen. Dies gilt nicht für Begleitpersonal von besonders betreuungsbedürftigen Personengruppen während der Dienstleistungen sowie für Fahrgäste beim kurzzeitigen Verlassen des Sitzplatzes.

Die BOKraft legt ausdrücklich fest, dass Fahrzeugführende die Fahrgäste vor Fahrtantritt auf die Pflicht zum Anlegen von Sicherheitsgurten hinzuweisen haben. Wenn die Fahrgäste an verschiedenen Orten zusteigen, müssen demzufolge die neu zugestiegenen Fahrgäste jeweils vor der Weiterfahrt über die Anschnallpflicht informiert werden.

Dies ist unabhängig von einer allgemeinen Sicherheitsunterweisung zu sehen, die z.B. dann erfolgen kann, wenn alle Fahrgäste zugestiegen sind. Die durch die BOKraft ebenfalls vorgeschriebenen „Informationseinerichtungen“ zur Anschnallpflicht oder ausgelegte Informationsblätter befreien die Fahrerin bzw. den Fahrer nicht von der Hinweispflicht.

Es ist zweckmäßig, dem Fahrpersonal diesbezüglich eine schriftliche Anweisung zu erteilen.

#### Quellen:

- StVO § 21a
- BOKraft §§ 8 und 21

#### Hilfsmittel:

- Anweisung für das Fahrpersonal (s. Anlage **F 12**)

Anlage F 12  
Anweisung „Anschnallpflicht der Fahrgäste“

Bei Fahrtantritt sind die Fahrgäste auf die Anschnallpflicht hinzuweisen. Dies gilt nicht für Begleitpersonal von besonders betreuungsbedürftigen Personengruppen während der Dienstleistungen sowie für Fahrgäste beim kurzzeitigen Verlassen des Sitzplatzes.

Informationseinerichtungen zur Anschnallpflicht oder ausgelegte Informationsblätter befreien die Fahrerin bzw. den Fahrer nicht von der Hinweispflicht.

Unterschrift des Fahrers:

\_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_

---

## F 13 Sicherheitsunterweisung der Fahrgäste

### **Wird zu Beginn der Fahrt eine Sicherheitsunterweisung der Fahrgäste durchgeführt?**

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. Des Weiteren sind 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 Anweisung für das Fahrpersonal 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:

- Informationsblätter und Videos der Verbände



# 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 bzw. einer Meisterin 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. 66.02 (Festigkeit der Aufbaustruktur) für die im Unternehmen genutzten Omnibusse vor?		<input type="checkbox"/> R 66.02 (3) oder <input type="checkbox"/> R 66 (1) <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 bzw. der Fahrerin 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> Ist das Fahrpersonal 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 mit Brandmeldeeinrichtungen in Toiletten, Stauräumen und Motorraum sowie mit automatischen Löscheinrichtungen im Motorraum ausgestattet?		jeweils 50 %: <input type="checkbox"/> Toilette und Stauraum (1) <input type="checkbox"/> Motorraum (1) <input type="checkbox"/> Löscheinrichtung (1)	Seite 36
<b>B 16</b> Werden anzuschaffende Reisebusse mit sicherheitsrelevanten Assistenzsystemen ausgestattet, die über die gesetzlich vorgeschriebenen Systeme hinausgehen?		<input type="checkbox"/> ja (3) <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
<b>Ergebnis im Bereich „Bus“:</b>  Alle Pflichtelemente müssen erfüllt sein (= 7 Punkte)  Anzahl der „Kürpunkte“ (max. 18 Punkte)	<input style="width: 100px; height: 20px;" type="text"/>	<input style="width: 100px; height: 20px;" type="text"/>	

## 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 bzw. einer Meisterin 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 bzw. einer Meisterin geleitet werden, die in die Handwerksrolle eingetragen sind. 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**)

Partner	Standort	Seit

## 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 6 Monate nach der letzten HU, ab dem 4. Zulassungsjahr 3, 6 und 9 Monate nach der letzten HU.

Für die letzten 12 Monate muss eine fristgerechte Durchführung der erforderlichen Untersuchungen für alle Fahrzeuge nachgewiesen werden.

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

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

Quelle:

- StVZO Anlage VIII zu § 29 Untersuchung der Fahrzeuge
- DGUV Vorschrift 70 - Fahrzeuge, § 57

Hilfsmittel:

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

Prüfung	Termin	Ergebnis	Prüfer

### 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 bzw. der Fahrzeughalterin gegeben. Die gesetzgebenden Instanzen vertrauen 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)

Übersicht Mängelbehebung nach HU und SP

Prüfungstermin	Prüfungsort	Prüfungsergebnis	Mängel	Beseitigungstermin	Bemerkungen

### 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 der 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)

Übersicht Mängelbehebung nach HU und SP

Prüfungstermin	Prüfungsort	Prüfungsergebnis	Mängel	Beseitigungstermin	Bemerkungen

## B 5 Passive Sicherheit

### Liegt ein Nachweis der Einhaltung der ECE-Regelung Nr. 66.02 (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 R66.02 legt Anforderungen fest, durch die ein Schutz der Insassen gewährleistet werden kann. Diese Regelung ist für alle seit dem 9. November 2017 erstmalig zugelassenen Busse der Klassen II und III (Reise- und Überlandbusse) Pflicht.

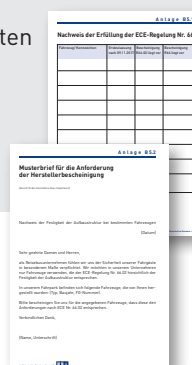
Aber auch ältere Fahrzeuge können unter Umständen die Anforderungen dieser Regelung erfüllen oder übertreffen. Ob ein bestimmtes Fahrzeug der genannten Richtlinie entspricht, kann anhand der Fahrgestellnummer vom Hersteller ermittelt werden. Der Hersteller stellt auf Anfrage eine entsprechende Bescheinigung aus.

Für alle im Unternehmen verwendeten Omnibusse muss bei Erstzulassung vor dem 09.11.2017 eine entsprechende Bescheinigung vorliegen, um die Höchstpunktzahl in diesem Kriterium zu erreichen. Bei Erstzulassung nach dem genannten Datum kann auf die Bescheinigung verzichtet werden.

Eine reduzierte Punktzahl wird vergeben, wenn alle Fahrzeuge im Unternehmen mindestens der älteren Regelung R66 entsprechen.

#### 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 und 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. „Sicherheitsprüfungen“ nach § 29 Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung (StVZO) sind nicht zu verwechseln mit Prüfungen auf Betriebssicherheit, weil sie nur Teilbereiche der Verkehrssicherheit umfassen und Prüfungen auf Arbeitssicherheit damit nicht verbunden sind.

Die jährliche Überprüfung der Betriebssicherheit ist durch die Unfallverhütungsvorschrift „Fahrzeuge“ (DGUV Vorschrift 70, § 57) vorgeschrieben. Bei gleichzeitig durchgeführter, mit mangelfreiem Ergebnis abgeschlossener Hauptuntersuchung nach § 29 StVZO kann sich die Überprüfung auf den Bereich der Arbeitssicherheit beschränken. Für die Prüfung von Fahrzeugen bzw. Omnibussen bestehen besondere Grundsätze, siehe DGUV Grundsatz 314-003 – „Prüfung von Fahrzeugen durch befähigte Personen/ 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 bzw. Mitarbeiterinnen des Omnibusunternehmens 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.

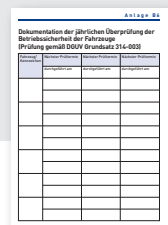
#### Quellen:

- DGUV Vorschrift 70 - Fahrzeuge
- DGUV Grundsatz 314-003 - Prüfung von Fahrzeugen durch befähigte Personen/ Sachkundige
- BG Verkehr (Hrsg.): „Gesund und sicher – Arbeitsplatz Omnibus“, Baustein B3: „Sicher arbeiten“

#### Hilfsmittel:

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

\* Derzeit (Dezember 2020) in Überarbeitung





---

## 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 bzw. der Fahrerin 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 bzw. die Fahrerin wissen, wo in ihren Fahrzeugen diese Gegenstände untergebracht sind, können sie sie im Notfall schnell, d.h. ohne Zeitverlust finden.

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

Auch die Zuordnung von bestimmtem „Stammpersonal“ für jedes Fahrzeug ist ein bewährtes Mittel dafür, die Vertrautheit der Fahrer bzw. Fahrerinnen 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 die gesetzlichen Bestimmungen eine Mindestprofiltiefe von 1,6 mm vorschreiben, ist man sich in der Fachwelt 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.“ Die gesetzgebenden Instanzen haben die Bedeutung saisonal angepasster Bereifung erneut unterstrichen, indem sie mit Geltung ab 1.5.2006 faktisch eine situationsbezogene Winterreifenpflicht für alle Fahrzeuge in der Straßenverkehrsordnung verankert haben.

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. Seit Juli 2020 gilt dies auch für die vordere Lenkachse. Lediglich für die Nachlaufachse sind Winterreifen nicht zwingend erforderlich.

Es ist zweckmäßig, die saisonale Ausrüstung mit Winterreifen durch eine entsprechende Anweisung bzw. Regelung im Betrieb festzuschreiben.

Quelle:

- BOKraft § 18
- StVO § 2 Abs. 3a

## B 11 Reifenkontrolle durch das Fahrpersonal

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

Die Kontrolle des Reifenzustands ist Bestandteil der routinemäßigen Überprüfung, die jede FahrerIn und jeder Fahrer zu Beginn der Arbeitsschicht bzw. vor Inbetriebnahme des Fahrzeugs durchführen muss (vgl. Unfallverhütungsvorschrift „Fahrzeuge“ (DGUV Regel 70) 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.

### Quellen:

- DGUV Vorschrift 70 - Fahrzeuge
- DGUV Grundsatz 314-003 - Prüfung von Fahrzeugen durch Sachkundige
- BG Verkehr (Hrsg.): „Gesund und sicher – Arbeitsplatz Omnibus“, Baustein B2: „Sicher fahren“

### Hilfsmittel:

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



## B 12 Freisprecheinrichtung

**Sind die Fahrzeuge mit funktionsfähigen Freisprecheinrichtungen ausgerüstet?**

Die Straßenverkehrsordnung erlaubt in § 23 (1a) Fahrzeugführenden, Mobiltelefone nur dann zu benutzen, wenn das Gerät weder aufgenommen noch gehalten wird und weitere Bedingungen erfüllt sind. 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 bzw. die FahrerIn während der Fahrt erreichbar sind bzw. ihrerseits Nachrichten durchgeben können, sollten die Fahrzeuge mit Freisprecheinrichtungen ausgestattet sein. Hierdurch sinkt auch die Wahrscheinlichkeit, dass sich Fahrzeugführende nicht doch dazu verleiten lassen, verbotenerweise ein Handy ohne Freisprecheinrichtung in Betrieb zu nehmen.

Die Ausstattung der Fahrzeuge mit funktionierender Freisprecheinrichtung (Festeinbau, Vorhandensein passender Headsets oder Lautsprecher) 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(1a)

## 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.

Quellen:

- BOKraft § 18

## B 14 Navigationsgeräte

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

Navigationsgeräte erleichtern der Fahrerin bzw. 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, das 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 Brandschutz

### Sind die Fahrzeuge mit Brandmeldeeinrichtungen in Toiletten, Stauräumen und Motorraum sowie mit automatischen Löscheinrichtungen im Motorraum ausgestattet?

Statistisch gesehen brennt an jedem Tag im Jahr mindestens ein Omnibus. Durch diese Brände sind die Fahrgäste in hohem Maße gefährdet, da die Evakuierung im Brandfall eine gewisse Zeit in Anspruch nimmt und der Innenraum des Fahrzeugs unter Umständen schnell verrauchert sein kann. Je nachdem, an welcher Stelle der Bus im Notfall abgestellt wird, können die evakuierten Passagiere durch den fließenden Verkehr zusätzlich gefährdet werden.

Brände, die im Motorraum, in der Toilette oder im Stauraum entstehen, werden meist erst nach einer gewissen Zeit wahrgenommen. Umso wichtiger ist es, solche Brände frühzeitig zu erkennen, um rechtzeitig geeignete Maßnahmen gegen das Feuer ergreifen zu können. Hierzu eignen sich Rauch- bzw. Brandmelder, die im Motorraum, in der Toilette und im Stauraum des Fahrzeugs angebracht werden sollten. Bei einer Nachrüstung empfiehlt sich die Verwendung von Nachrüstsätzen, die auf die jeweiligen Fahrzeugtypen abgestimmt sind. Die Montage sollte durch qualifizierte Fachwerkstätten erfolgen.

80 Prozent der Omnibusbrände entstehen nach Erkenntnissen der DEKRA im Motorraum. Brände, die hier entstehen, können durch automatische Löscheinrichtungen schnell gestoppt werden, bevor sie weiter um sich greifen. Zusätzlich zu den genannten Maßnahmen ist zur Erleichterung einer eventuell nötigen Evakuierung eine Markierung der Fluchtwege im Fahrgastraum mit nachleuchtenden Fluchtwegmarkierungen sinnvoll.

Jeweils ein Punkt wird vergeben, wenn mindestens 50 Prozent der Fahrzeuge mit

- Brandmeldeanlagen in Toilette und Gepäckraum
  - mit einer Brandmeldeanlage im Motorraum
  - mit einer automatischen Löscheinrichtung im Motorraum
- versehen sind.

Hilfsmittel:

- Übersicht Brandschutzausrüstung der Fahrzeuge (s. Anlage B 15)

## B 16 Fahrassistenzsysteme bei Fahrzeug-Neubestellungen

**Werden anzuschaffende Reisebusse mit sicherheitsrelevanten Assistenzsystemen ausgestattet, die über die gesetzlich vorgeschriebenen Systeme hinausgehen?**

Fahrassistenzsysteme sind wichtige Elemente der Verkehrssicherheit. Sie unterstützen die Fahrerinnen und Fahrer bei der Fahrtätigkeit und können helfen, gefährliche Situationen und Unfälle zu vermeiden. ABS und ESP sind seit vielen Jahren für neu zugelassene Fahrzeuge Pflicht, ebenso automatische Notbremssysteme und Reifendruckkontrollsysteme.

Darüber hinaus gibt es weitere Assistenzsysteme, die (noch) nicht gesetzlich vorgeschrieben sind, die aber dennoch die Fahrerinnen und Fahrer entlasten und die Verkehrssicherheit erhöhen können. Dazu gehören (ohne Anspruch auf Vollständigkeit) Abbiegeassistenten, Spurhalte- und Spurwechselassistenten, Abstandsregeltempomaten, Rückfahr-Kamera bzw. -Warner, Müdigkeits-Erkennungssysteme sowie Geschwindigkeitsassistenten, die vor der Überschreitung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit warnen.

Die Gesetzgebung hat die Bedeutung solcher Assistenzsysteme für die Verkehrssicherheit erkannt und schreibt die Pflichtausstattung von Fahrzeugen mit sicherheitsrelevanten Assistenzsystemen ständig fort. Das Kriterium gilt als erfüllt, wenn alle neu angeschafften Fahrzeuge mit mindestens drei sicherheitsrelevanten Assistenzsystemen ausgerüstet sind, die zum Zeitpunkt der Bestellung nicht gesetzlich vorgeschrieben sind.

Hilfsmittel:

- Übersicht Neuanschaffungen (s. Anlage **B 16**)

Übersicht über Neuanschaffungen					
Fahrzeugtyp	Modell	Ausstattung	Anzahl	Anzahl gesetzlich vorgeschrieben	Anzahl über gesetzliche Vorgaben hinaus

## B 17 Reversiereinrichtungen

**Sind alle fremdkraftbetätigten Türen mit Reversiereinrichtungen ausgestattet?**

Reversiereinrichtungen unterbrechen den Schließvorgang der Türen, wenn Fahrgäste oder Gegenstände zwischen die Schließkanten geraten.

Für Tür 1 ist nach den derzeitigen Bestimmungen eine Reversiereinrichtung nicht zwingend vorgeschrieben. Daher besteht hier Klemmgefahr, sowohl für die Fahrgäste als auch für den Fahrer, besonders beim Verlassen des Fahrerplatzes und beim mechanischen Verschließen von außen.

Damit das Kriterium erfüllt wird, müssen alle Fahrzeuge des Unternehmens mit einer Reversiereinrichtung an allen Türen ausgestattet sein.

# Die Anwendung des Kriterienkataloges

## A) Selbstüberprüfung

Der Busunternehmer bzw. die Busunternehmerin kann anhand des Kriterienkataloges „Sicherheit im Reisebus“ den Sicherheitsstandard im 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 Anweisungen bzw. Informationen für das Fahrpersonal, 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 die Gesetzgebung vorgegeben sind. Diese Kriterien müssen ausnahmslos erfüllt werden.

Bei den Kürelementen handelt es sich um Kriterien, die über das hinausgehen, was gesetzlich gefordert wird. Durch die Erfüllung dieser Kriterien macht das Unternehmen deutlich, dass es den Anforderungen an die Sicherheit in besonderem Maße Rechnung trägt.

Die Überprüfung des Unternehmens auf dieser Basis erfolgt freiwillig und eigenverantwortlich. Der Unternehmer bzw. die Unternehmerin 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 Busunternehmen 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 solche Prüfung auf Basis des Kriterienkataloges wird durch geeignete Personen der Prüforganisationen nach festgelegtem Schema vorgenommen. Durch die Prüfung erhält der Unternehmer bzw. die Unternehmerin nicht nur Aufschluss über den im 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.**

# Anhang

## 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>	Befragung der Fahrgäste zu Sicherheitsaspekten	43
<b>U 18</b>	Dokumentation einer Schulung der mit der Disposition befassten Personen	44
<b>U 19</b>	Dokumentationsbogen für Teamgespräche zum Austausch über sicherheitsrelevante Faktoren bei der Tourenplanung	45
<b>U 20</b>	Anweisung „Sicherheitsunterweisung für die Fahrgäste“	46

## Anlage Fahrpersonal

<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>	Information für das Fahrpersonal: 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 Weiterbildung	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 Schulung im Bereich „Arbeitsicherheit und Gesundheitsschutz“	55
<b>F 9</b>	Dokumentation der Schulung „Einsatz von Schneeketten“	56
<b>F 10</b>	Dokumentation der Schulung „Verhalten in Notsituationen“	57
<b>F 11</b>	Dokumentation über die Durchführung der Fahrzeugeinweisung	58
<b>F 12</b>	Anweisung „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>	Anweisung „Kontrolle des Reifenzustands“	66
<b>B 15</b>	Übersicht über die Brandschutzausrüstung der Fahrzeuge	67
<b>B 16</b>	Übersicht über Neuanschaffungen	68

## Vorliegen der personenbeförderungsrechtlichen Genehmigung

Unternehmer(in):	
Urkunde ausgestellt am:	
Gültig bis:	
Eingetragene Fahrzeuge: (Kennzeichen)*	

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



## Dokumentation der getroffenen Maßnahmen im Hinblick auf Betriebsstörungen

Für folgende Situationen sind im Unternehmen Anweisungen für das Fahrpersonal erstellt bzw. andere Maßnahmen getroffen worden:

mögliche Störung	Maßnahmen	dokumentiert durch

# Dokumentation einer Unterweisung

gemäß § 12 ArbSchG und § 4 DGUV Vorschrift 1

Firma/Abteilung

Datum/Uhrzeit (von – bis)

---

Folgende Themen wurden behandelt:

---

---

---

Die Durchführung der Unterweisung erfolgte durch Herrn/Frau \_\_\_\_\_

Teilnehmende (Name)	Unterschrift

# Kundenbefragung Sicherheitsaspekte

Sehr geehrter Fahrgast,

bei keinem anderen Verkehrsmittel ist das Risiko eines Unfalls so gering wie beim Reisebus. Die Ausbildung unserer Fahrerinnen und 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

## Dokumentation einer Schulung der mit der Disposition befassten Personen zum Thema „Sicherheit und Gesundheitsschutz“

Datum:	Uhrzeit (von/bis):
Durchgeführt von:	
Inhalt/Thema:	
Teilnehmende (Name)	Unterschrift

## Dokumentation eines Teamgesprächs zum Austausch über sicherheitsrelevante Faktoren bei der Tourenplanung

Datum:	Uhrzeit (von/bis):
Leitung:	
Inhalt/Thema:	
Teilnehmende (Name)	Unterschrift

## Anweisung für das Fahrpersonal „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/der Fahrerin

Ich,

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

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

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

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

## Vorliegen der erforderlichen Fahrerlaubnis

Fahrer(in) Geburtsdatum	Fahrerlaubnis Klasse	ausgestellt am	Verlängerung fällig am	Verlängerung erfolgt	Überprüfung durchgeführt am

# Steuerung der Voraussetzungen für die Verlängerung der Fahrerlaubnis

Fahrer(in) Geburtsdatum	Fahrerlaubnis Klasse	Verlängerung fällig am	Benachrichtigung erfolgt am	Anmeldung zur ärztlichen Unter- suchung erfolgt am	Verlängerung beantragt am



## Information für das Fahrpersonal

### Durchführung eines freiwilligen Sehtests

Sehr geehrte Damen und Herren,

schätzungsweise 80 bis 90 Prozent der für den Straßenverkehr relevanten Sinneseindrücke werden über das Auge wahrgenommen. Der optische Sinn ist also für Sie als Fahrer bzw. FahrerIn 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 – 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 lassen. 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/in)

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

\_\_\_\_\_  
Name

\_\_\_\_\_  
Unterschrift

## Durchführung einer Unterweisung zum Thema „Lenk- und Ruhezeiten/Arbeitswissenschaftliche Erkenntnisse“

Datum:	Uhrzeit (von/bis):
Durchgeführt von:	
Inhalt/Thema:	
Teilnehmende (Name)	Unterschrift

## Lenk- und Ruhezeiten: Kontrolle der Aufzeichnungen

Datum	Überprüfte Aufzeichnungen/ Zeitraum	Ergebnis	notwendige Maßnahmen

## Dokumentation der regelmäßigen Weiterbildung des Fahrpersonals

Fahrer(in)	Weiterbildungszeitraum	1. Jahr	2. Jahr	3. Jahr	4. Jahr	5. Jahr	35 Std. erfüllt	Praxisanteil erfüllt

## 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 Schülerinnen und Schülern					
15 Beförderung mobilitätsbehinderter Fahrgäste					

## Fragebogen 2 - Wünsche für die Fortbildung

Über welche Themen aus dem Bereich „Arbeitssicherheit 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 Schülerinnen und Schülern			
15 Beförderung mobilitätsbehinderter Fahrgäste			
16 Stress vermeiden und bewältigen			
17 Konflikte vermeiden und bewältigen			
18 Sonstige:			

## Dokumentation der zusätzlichen Schulung im Bereich „Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz“

Datum:	Uhrzeit (von/bis):
Durchgeführt von:	
Inhalt/Thema:	
Teilnehmende (Name)	Unterschrift

# Dokumentation der Schulung „Einsatz von Schneeketten“

Datum:	Uhrzeit (von/bis):
Durchgeführt von:	
Inhalt (Stichpunkte):	
Teilnehmende (Name)	Unterschrift



# Dokumentation der Schulung „Verhalten in Notsituationen“

Datum:	Uhrzeit (von/bis):
Durchgeführt von:	
Inhalt (Stichpunkte):	
Teilnehmende (Name)	Unterschrift



# Anweisung „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/ der FahrerIn

Ich,

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

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

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

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



# Übersicht: Terminplanung für HU und SP

Fahrzeug/ Kennzeichen			
Tag der ersten Zulassung			
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

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

## Nachweis der Erfüllung der ECE-Regelung Nr. 66

Fahrzeug/ Kennzeichen	Erstzulassung nach 09.11.2017	Bescheinigung R66.02 liegt vor	Bescheinigung R66 liegt vor

# 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. 66.02 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. 66.02 entsprechen.

Verbindlichen Dank,

(Name, Unterschrift)



# Dokumentation der jährlichen Überprüfung der Betriebssicherheit der Fahrzeuge (Prüfung gemäß DGUV Grundsatz 314-003)

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

## Anweisung „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/ der FahrerIn

Ich,

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

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

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

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

## Übersicht über die Brandschutzausrüstung der Fahrzeuge

Fahrzeug (Kennzeichen)	Brandmelder in Toilette und Stauraum ja/nein	Brandmelder im Motorraum ja/nein	Löscheinrichtung im Motorraum ja/nein

## Übersicht über Neuanschaffungen

Die folgenden Fahrzeuge wurden seit Verpflichtung auf die Kriterien neu angeschafft:

Typ/Kennzeichen	Datum der Anschaffung	Ausstattung mit sicherheitsrelevanten Assistenzsystemen, die zum Zeitpunkt der Neubestellung noch nicht gesetzlich vorgeschrieben waren (System auführen):		







## Herausgegeben von:

Deutscher Verkehrssicherheitsrat  
Jägerstraße 67-69  
10117 Berlin

T +49 (0)30 22 66 77 1-0

F +49 (0)30 22 66 77 1-29

E [info@dvr.de](mailto:info@dvr.de)

[www.dvr.de](http://www.dvr.de)

## Bildnachweis:

Fotolia, Daimler Buses (Titel)

## Text und Gestaltung:

Verkehrssicherheit Konzept & Media GmbH (VKM)  
[www.vkm-dvr.de](http://www.vkm-dvr.de)

2. Auflage 2020

© Bonn 2020