

# Schulbus und Haltestellen als Kampfplätze?

**Die Unfallkasse hat im Laufe eines Schuljahres in nicht unerheblichem Umfang auch medizinische Behandlungskosten für Schüler zu erbringen, deren Verletzungen durch unangemessenen Umgang (Raufereien oder kleinere Auseinandersetzungen) mit anderen Schülern verursacht wurden. Bei den sog. Fahrschülern, d.h. der Schülerbeförderung in Schulbussen, gewinnt dieser Umstand leider (aus unserer Sicht wegen mangelnder Einflussnahme) eine zunehmende Bedeutung.**

Mit anderen Klassenkameraden wartete Mirko auf den Schulbus. Mirko wurde aus Spaß von älteren Klassenkameraden immer wieder hin und her geschupst. Dabei fiel er dann in einen kleinen Graben, der betonierete Flächen hat. Mirko stürzte auf sein linkes Bein. Er hatte große Schmerzen und sein Knie sah so sehr verletzt aus, dass die Lehrerinnen beschlossen, den Notarzt zu rufen.\*

Auf dem Heimweg mit dem Schulbus kam es zu einer Auseinandersetzung und anschließender Rauferei zwischen Peter und Dennis. Grund: Streit um den Sitzplatz. Dabei wurde Dennis von Peter mit dem Kopf gegen eine Haltestange des Busses gestoßen.\*

Als der Schulbus in den Haltestellenbereich mit einer kreisförmigen Bewegung einfuhr, wurde Janine von hinter ihr stehenden Schülern an die Bordsteinkante gedrängt. Dabei stieß sie mit der linken Kopfseite gegen die rechte Frontpartie des Busses, die aufgrund der kreisförmigen Buseinfahrt über den Bordstein auf den Gehweg ragte.\*

\* Beispiele aus Unfallanzeigen vom November 2004

Träger der Schülerbeförderung in Sachsen-Anhalt sind die Landkreise und kreisfreien Städte (§ 71 Schulgesetz). In gewisser Regelmäßigkeit, hauptsächlich mit Beginn eines neuen Schuljahres, stehen in den einzelnen Landkreisen Sachsen-Anhalts (aber auch in anderen Bundesländern) eine ganze Reihe unterschiedlicher Probleme bei der Beförderung der Schüler beliebiger Schularten in der Kritik von Eltern, Schulen und Öffentlichkeit. Wesentlichste Kritikpunkte sind immer wieder:

- überfüllte Busse
- ungenügendes Sitzplatzangebot
- zu lange Fahr-/Wartezeiten
- chaotische Verhältnisse an Sammel- und Umsteigepunkten
- Tyranisierung der Jüngsten/Schwächsten

## Wo liegen die Ursachen?

Unzweifelhaft ist der Transport der Schüler mit Schulbussen, die ökonomischste, umweltfreundlichste und vergleichsweise sicherste Variante der Schülerbeförderung und somit ein unlösbarer Bestandteil moderner Schulpolitik. Doch ist sie auch nutzerfreundlich?

Die Rahmenbedingungen der Schülerbeförderung verändern sich zur Zeit dramatisch. Der durch die sinkenden Schülerzahlen ausgelöste Prozess der Neuformierung einer effizienten Schullandschaft in Sachsen-Anhalt (und sicher

auch anderswo) führt unvermeidbar zur ständigen Steigerung des Fahrschüleraufkommens, insbesondere in Flächenländern und im ländlichen Raum. Es steigt damit nicht nur die Zahl der



Schüler an den Haltestellen bzw. an Sammel- und Umsteigepunkten deutlich an, auch in den Bussen erhöht sich die Schülerkonzentration erheblich. Hinzu kommt, dass sich durch die Ausdünnung des Schulstandortnetzes zwangsläufig längere Fahrwege ergeben, die ggf. die Aufenthaltsdauer der Schüler an den Haltestellen, vor allem aber in den Bussen oft merklich ansteigen lassen.

Der Schultag wird teilweise deutlich länger. An die Schüler werden erhöhte Anforderungen gestellt und oft ist die Einsicht in die Notwendigkeit selbst bei den Eltern nicht ohne weiteres gegeben. Die Schüler sehen aus ihrer Perspektive im Beförderungssystem eher ein notwendiges Übel, bei dem sich die Bedingungen (aus ökonomischen Zwängen) für sie keinesfalls erkennbar zum Vorteil entwickeln. Zudem werden Schüler verschiedener Schulen sowie Schularten nach einem für sie willkürlichen System „zusammengewürfelt“. Dadurch bilden sich große Gruppen, in denen der Einzelne relativ anonym auftreten kann und diese Anonymität gelegentlich ausnutzt.

Zeit und Gelegenheiten zum Abreagieren, für Frust oder Aggression bestehen insbesondere durch die sich verlängernden Warte- und Fahrzeiten und Anlässe für Handgreiflichkeiten sind in der teils ungeliebten „Zwangsgemeinschaft“ schnell gefunden. Natürlich spielt dabei auch die Problematik der Durchsetzung einer „Hackordnung“ eine nicht unwesentliche Rolle, weshalb im Regelfall - wie im sonstigen Schulalltag ja auch - die Jüngeren oder Schwächeren die vorrangige Zielgruppe für verbale und körperliche Auseinandersetzungen sind.

Zum allgemeinen Schulbetrieb besteht hier aber ein ganz wesentlicher Unterschied. Denn eine Aufsicht wird im Regelfall weder an den Haltestellen (sofern diese nicht unmittelbarer Bestandteil der Schule sind) noch in den Bussen selbst durchgeführt. Daran ändert auch die Tatsache nichts, dass entsprechend der „Verordnung über den Betrieb von Kraftfahrtunternehmen im Personenverkehr“ (BOKraft) den Busunternehmen die Pflicht zur Durchsetzung von Ordnung und Sicherheit im Busbetrieb zukommt. Dies stellt, da im Allgemeinen allein auf dem Busfahrer lastend, oftmals schon beim Ein- und Aussteigen eine fast unlösbare Aufgabe dar. Erst recht auf der Fahrt, bei der sich der Fahrer pflichtgemäß auf den Verkehr zu konzentrieren hat.

Während für den allgemeinen Schulbetrieb neben der Bildungsaufgabe auch die Erziehung der Kinder und Jugendlichen zum eindeutigen Arbeitsinhalt gehört, endet diese Pflicht gewissermaßen am Schultor. Für den restlichen Teil des Schulalltages wird bei den Schülern die Einhaltung aller Normen und Regeln im menschlichen Miteinander (auf denen auch die Verhaltensanforderungen im Bus basieren) wie selbstverständlich vorausgesetzt. Ein problemloser Ablauf ist damit während der Wartezeiten oder im Bus eigentlich gar nicht zu erwarten.

## Was kann getan werden?

Die Anpassung der Schullandschaft in Sachsen-Anhalt erfordert von den Landkreisen und Städten eine ständige Reorganisation der Schülerbeförderung. Dabei gilt es vor allem den zunehmenden Beförderungsumfang von Schulkindern und wirtschaftliche Gesichtspunkte miteinander in Einklang zu bringen. Um unter diesen Aspekten einen siche-

ren Schülertransport zu gewährleisten, bedarf es unter Federführung von Städten und Landkreisen einer zielorientierten engen Zusammenarbeit zwischen Busunternehmen, Schulen und Eltern bzw. Elternvertretungen. Folgende Punkte sind dabei besonders zu beachten:

1. Voraussetzung für einen weitgehend gefahrungsfreien Betrieb ist die sichere Einrichtung und Gestaltung der Warte- und Haltebereiche an Bushaltestellen mit dem Schwerpunkt komplexer Sammel- und Umsteigepunkte.
2. Hinsichtlich der Problematik überfüllter Busse kann mit Recht generell gefordert werden, dass dies trotz ökonomischer Zwänge durch entsprechende Planungsreserven auszuschließen ist.
3. Unbedingt wünschenswert wäre natürlich, wie u. a. vom Deutschen Verkehrsgerichtstag 2001 in Goslar gefordert, die Bereitstellung von Sitzplätzen für alle Schüler, was bei dem in den öffentlichen Personennahverkehr integrierten Schulbusbetrieb in der momentanen Situation allerdings wenig realitätsnah erscheint.
4. Da Schüler den Bus fast ausschließlich mit „Gepäck“ benutzen, sind vernünftige Regelungen der für den Personenkraftverkehr jeweils zuständigen Behörde zur Einschränkung der im Schülerverkehr zulässigen Busbelegung unerlässlich. Dies führt sofort zu einer besseren Überschaubarkeit und „Entspannung“ der Situation.
5. In den Satzungen für die Schülerbeförderung sind akzeptable Zumutbarkeitsregelungen für Warte- und Fahrzeiten zu verankern.



6. Alle Möglichkeiten, die für eine schwerpunktmäßige Begleitung/ Aufsicht im Sinne der Vermittlung und Durchsetzung von Verhaltensnormen mit ausgewählten Personen an den Haltestellen und in den Bussen infrage kommen, müssen ausgeschöpft werden. Einmal durch die Träger der Schülerbeförderung (z. B. auch unter Nutzung der Möglichkeiten der Arbeitsagenturen), durch Schulen, Busunternehmen, aber auch durch Elternvertreter oder größere Schüler mit besonderen Befugnissen, für deren Mitwirkung ggf. Anreize zu schaffen sind. Die Anwesenheit einer Aufsichtsperson wurde vom Deutschen Verkehrsgerichtstag 2001 übrigens klar gefordert.
7. Schulbusbezogener Verkehrsunterricht in und mit den Schulen (z.B. auch Busschule) bzw. Einweisungen der Schüler anhand geeigneter Materialien unter Einbeziehung des mit der Beförderung beauftragten Verkehrsbetriebes, der Polizei, Verkehrswacht usw.
8. Gezielte Aus- und Fortbildung der Busfahrer und ggf. des Begleitpersonals.

Im Rahmen der Möglichkeiten bietet auch die Unfallkasse Unterstützung an. Das bezieht sich unter anderem auf fachkundige Beratungen bei der Planung und Ausführung sicherer Haltestellen, auf die Erarbeitung spezieller Lösungsmöglichkeiten vor Ort, auf die Information und Mitwirkung im Rahmen beabsichtigter Schulungsmaßnahmen sowie die Bereitstellung von Materialien für Ausbildungszwecke. Alle Medienstellen in Land haben das Video „Sicher im Bus - aber wie?“ erhalten. Eine Begleitbroschüre sowie ein Plakat können bei der Unfallkasse abgefordert werden. Die ebenfalls verfügbare Broschüre „Mit dem Bus zur Schule“ (GUV-SI 8046) behandelt in erster Linie rechtliche Belange und stellt als Anlage 2 das „Merkblatt für die Schulung von Fahrzeugführern“ (für Schüler-/Kinderbeförderung) vor.

Mit Rundschreiben vom 10. 11. 2004 rief die Unfallkasse alle Landkreise in Sachsen-Anhalt als Träger der Schülerbeförderung nachdrücklich auf, alle Möglichkeiten auszuschöpfen, um zur Erhöhung der Schülersicherheit und damit auch zur Kostendämpfung bei-



**SF Gespräch mit Dieter Peltzer, Busbegleiter der PNVG Anhalt-Zerbst mbH**

*SF: Herr Peltzer, wie wurden Sie Busbegleiter?*

Über das Arbeitsamt bekam ich Bescheid, mich bei der Personennahverkehrsgesellschaft (PNVG) zu melden. Nach einem Gespräch und dem Studium der Projektbeschreibung begab ich mich zum Busunternehmen, um mir einen Überblick über meine zukünftige Tätigkeit zu verschaffen. Der erste Eindruck und Gespräche mit verschiedenen Busfahrern waren nicht sehr ermutigend. Doch da ich mir vorgenommen hatte, jede mir angebotene Arbeit zu übernehmen, musste ich da durch. Auf Grund meiner 30-jährigen Tätigkeit als Meister in einem Baubetrieb sowie dem Umgang mit Lehrlingen und jungen Menschen sollte diese neue Aufgabe zu bewältigen sein (dachte ich).

*SF: Wie waren die Bedingungen in den Bussen und wie nahmen die Schüler Sie als neuen „Fahrgast“ auf?*

In den ersten Wochen versuchte ich durch Mitfahren Kontakte zu den Busfahrern und Schülern zu bekommen sowie vorsichtige Kontrollen durchzuführen, um mir einen Überblick zu verschaffen. Auf Anweisung der PNVG sollte ich bei fehlenden Ausweisen die Namen der Schüler aufschreiben und auf Fehlverhalten kulant reagieren. Doch nach einem Dreivierteljahr war es mit der Kulanz vorbei, denn einige Schüler begannen sich über meine Tätigkeit lustig zu machen. So konnte es nicht weitergehen. Ab sofort erfolgte ohne Ausweis oder Geld keine Beförderung. Dadurch wurde das Schwarzfahren erheblich eingeschränkt, doch Eltern, Schulen, Elternvertreter und Vertreter aus der Politik brachten ihre Empörung durch Anrufe und Eingaben zum Ausdruck. Diese Reaktion zog sich über einen längeren Zeitraum hin.

Die Achtung und Höflichkeit gegenüber dem Busfahrer und sonstigen Fahrgästen war unvorstellbar schlecht. Busfahrer wurden beleidigt, angespuckt und sogar tätlich angegriffen. Hinzu kam die Verunreinigung der Busse durch Essensreste und sonstigen Unrat. Taschen und Beine wurden auf die Sitze gelegt, so dass sich andere Fahrgäste nicht setzen konnten. Sprach ich besonders dreiste Schüler im Bus an, bekam ich zur Antwort: „Sie dürfen mich ja nicht anfassen und nicht aus dem Bus verweisen“.

*SF: Und wie ist die Situation heute?*

Um mich über Rechts- und Versicherungsfragen zu informieren, beschaffte ich mir entsprechende Gesetzblätter und Unterlagen. Die Unfallkasse stellte mir Materialien und Videos zur Verfügung. Ausgerüstet mit diesem Kenntnisstand erweiterte ich meine Aktivitäten, machte Schul- und Elternbesuche, führte auf Wunsch Aussprachen mit Eltern durch, verteilte die vom Landkreis erstellten Flyer „Sicher mit dem Bus zur Schule“ und unternahm nach Absprache mit dem Busunternehmen Betriebsbesichtigungen. Leider habe ich zeitweise den Eindruck, dass ich allein nicht mehr in der Lage bin, diese Aufgabe so zu erfüllen, wie ich mir das vorstelle. Speziell die Beaufsichtigung der Busse zur Lernbehinderten-Schule in Güterglück ist sehr schwierig, hier sind wahrscheinlich besondere Kenntnisse erforderlich.

Weiterhin ist die Sammelhaltestelle an der Schwimmhalle in Zerbst ein großer Unfallschwerpunkt. Hier bestehen erhebliche Probleme wegen der hohen Schülerkonzentration, des allgemeinen Fahrzeugverkehrs und auch beim Einsteigen in die Busse. Doch diese Situation lässt sich nur mit der Unterstützung mehrerer Personen bewältigen. Probleme wird es immer geben, aber man kann sie durch meine Arbeit und weitere Hilfe z. B. durch Schule, Eltern, Polizei oder sonstige Ordnungskräfte einschränken. Auch auf die Erfahrung und Hilfe der Busfahrer ist man angewiesen. Wichtig aus meiner Sicht ist, entsprechende Voraussetzungen zu schaffen, damit die Busfahrer ihre Fahrgäste sicher befördern können.

zutragen und zielgerichtet immer wieder auftauchende Kritikpunkte dauerhaft auszuräumen. Darüber hinaus bleibt zu hoffen, dass die Landeszuschüsse für die Schülerbeförderung nicht weiter sinken, damit sich die Situation in den Kommunen nicht noch mehr verschärft.

Zum Verhalten im Schulbus und zur Aufsicht an Schulbushaltestellen erschienen u.a. zwei Artikel in der Ausgabe 4/2004 der Zeitschrift „Pluspunkt“.

Artur Beck

