

# Sicherheitsratgeber zur Anmietung von Reisebussen

für Schulen, Eltern und Vereine

## Busreisen sicher planen



## Inhalt

- **Vorwort**
- **Anwendung**
- **Checkliste 1: Angebotsanfrage und Auftragsvergabe**
- **Checkliste 2: Vor Fahrtantritt und auf der Fahrt**
- **Technische Begriffe**
- **Quellenangaben**
- **Anhang: Ver.di Information**
- **Anhang: ADAC Information**

Herausgeber:  
Elterninitiative „Sichere Schülerbeförderung“  
[www.schulbus.net](http://www.schulbus.net)

Ausgabe 01/2004



## Vorwort

Dieser Sicherheitsratgeber wurde von der Elterninitiative "Sichere Schülerbeförderung" ([www.schulbus.net](http://www.schulbus.net)) erstellt und berücksichtigt Empfehlungen von zahlreichen Organisationen. Die Häufung von Unfällen im Reisebusverkehr, mit den darauf folgenden Diskussionen und geforderten Gesetzesänderungen, gaben den Anlass diesen Ratgeber zu erstellen. Er soll den Bestellern von Reisebussen eine Hilfestellung geben, nach welchen sicherheitsrelevanten Kriterien ein Auftrag zu vergeben ist.

Die Anwendung des Ratgebers dient der Prävention und soll letztendlich die Fahrgäste vor Unfällen und Verletzungen schützen.

## Anwendung

Generell richtet sich dieser Ratgeber an alle Schulen, Vereine und sonstige Gruppen, die Verträge mit Mietomnibusunternehmen abschließen. Vorrangig ist dieser Ratgeber für Schulen und Eltern erstellt worden, da in diesem Bereich eine besondere Verantwortung gegenüber den schutzbedürftigen und minderjährigen Kindern herrscht. Wenn die Öffentlichkeit offensichtlich die Notwendigkeit von z.B. Sicherheitsgurten im privaten PKW einsieht, dann sollten diese auch bei Klassenfahrten mit Reisebussen nicht fehlen.

Es ist darauf hinzuweisen, dass im Gegensatz zur allgemeinen Schülerbeförderung hier die Eltern die Entscheidungsberechtigten sind.

Der Besteller ist angehalten ein Optimum an Sicherheit für die Gruppe anzustreben und im Zweifelsfall zusammen mit den Teilnehmern bzw. den Erziehungsberechtigten, eine gemeinschaftlich getragene Entscheidung zu erzielen. Da solche Fahrten einen sozialpädagogischen bis unterrichtsbegleitenden Charakter haben, sollte nicht nach dem Motto „Wem es nicht passt, braucht ja nicht mitfahren“ entschieden werden. Da es sich hier, entsprechend Grundgesetz Art. 2, um primäre Rechte eines jeden Bürgers auf körperliche Unversehrtheit handelt, sollte eine mehrheitliche Ablehnung von wichtigen Sicherheitspunkten nicht erfolgen.

Die Anwendung des Ratgebers wird nicht nur auf längeren Reisen, sondern auch auf kürzeren Fahrten empfohlen, d.h. der Einsatz von Reisebussen ist den im öffentlichen Linienverkehr eingesetzten Bussen aufgrund der Ausstattungs- und Sicherheitsmerkmalen vorzuziehen. Vordringlich werden hier Fahrten im Inland berücksichtigt. Für Fahrten ins Ausland kann dieser Ratgeber ebenfalls angewendet werden, sollte jedoch im Einzelfall individuell dem Land entsprechend abgestimmt werden (z.B. durch Tourenberatung bei Automobil-Clubs).



## 1. Angebotsanfrage und Auftragsvergabe

Die Checkliste-1 ist ein Hilfsmittel für den Auftraggeber um möglichst umfassend die Sicherheitsaspekte bei der Angebotsanfrage nachzufragen. Die Sicherheitsaspekte sollten spätestens bei der Auftragsvergabe geklärt sein. In den Phasen Angebotsanfrage und Auftragsvergabe ist zu beachten, dass:

- durch eine vernünftige Reiseplanung Raum für Staus und Pausen gelassen wird.
- der Zuschlag nicht unbedingt dem Billigsten gegeben wird, da der Preis nicht das einzige Kriterium bei der Auswahl der Busse sein sollte.
- mindestens drei Angebote eingeholt werden, ggf. auch weitere, wenn Rückläufe unbefriedigend erscheinen.
- der Markt in der Regel genügend Verhandlungsspielraum bietet, um auch bei gleichen Kosten ein Optimum an Sicherheit zu erzielen.
- nur mit Hilfe der Checkliste ein realer Vergleich von Angeboten erfolgen kann. Nicht die Katze im Sack - „Ein Stück Bus“ einkaufen.
- auf die Erfüllung der mit „\*“ besonders gekennzeichneten Punkte der Checkliste nicht verzichtet werden sollte. Wobei die folgenden Punkte oberste Priorität haben:
  - Berufskraftfahrer
  - Busse nicht älter als 5 Jahre
  - Sicherheitsgurte



## 2. Vor Fahrtantritt und auf der Fahrt

Die Checkliste-2 führt Punkte auf, die vor und während der Fahrt beachtet werden sollten. Die in der Regel vorliegende Bereitschaft der Polizei den Bus vor der Abfahrt zu kontrollieren sollte mindestens mit einigen Stichproben im Laufe eines Jahres genutzt werden. Da sich so etwas bei den Unternehmen herumspricht, ist in der Regel automatisch mit einer Verbesserung zu rechnen. Setzen Sie sich zu einer Terminabsprache mit dem Leiter der örtlichen Polizeidienststelle in Verbindung.



# Checkliste 1: Angebotsanfrage und Auftragsvergabe

Die folgenden Fragen sind vom anbietenden Busunternehmen zu beantworten und sind verbindlicher Bestandteil des Angebots/Leistungsumfangs und der darin zum Einsatz kommenden Fahrzeuge und Fahrpersonal. Werden Sub-Unternehmen eingesetzt, so sind alle Angaben in der Checkliste für bzw. von diesen auszufüllen. Falls notwendig sind separate Checklisten je Fahrzeug auszufüllen.

Die Einhaltung aller gesetzlichen Vorschriften wird vorausgesetzt. Bei Auslandsfahrten gelten die Bestimmungen der jeweiligen Länder, jedoch nur, wenn diese das Sicherheitsniveau der deutschen Vorschriften nicht unterschreiten.

[ die mit \*) versehenen Merkmale, sollten eine Mindestanforderung sein ]

**Kurztitel der Fahrt:** .....

## Das Busunternehmen ...

ja    nein

- gehört einem Verband an ?  ja     nein  
(z.B. einem Landesverband des Bundesverbandes Deutscher Omnibusunternehmer e.V.)

wenn ja, Name des Verbandes:	
------------------------------	--

- besitzt spezielle Qualitätssiegel oder ISO 900x  ja     nein

wenn ja, welche:	
------------------	--

- werden für den Leistungsumfang Sub-Unternehmen eingesetzt ?  ja     nein

wenn ja, welche:	
------------------	--

- hat bei der Planung die Einhaltung der gesetzlichen Bestimmungen zu den Lenk- und Ruhezeiten der Fahrer berücksichtigt (hält ggf. einen zweiten Fahrer je Bus vor) ?  ja \*)  nein

## Die/der Busfahrer ...

- sind im Betrieb fest angestellt, d.h. kein Aushilfspersonal  ja \*)  nein
- sind Berufskraftfahrer-Personenbeförderung ? wenn ja, mindestens wieviel Jahre: .....  ja \*)  nein
- haben Fahrpraxis im Reisebusverkehr? wenn ja, mindestens wieviel Jahre: .....  ja \*)  nein
- haben Fahrpraxis auf der geplanten Reiserstrecke ?  ja     nein
- nehmen an wiederkehrenden Schulungen oder Sicherheitstrainings teil ?  ja \*)  nein

wenn ja, Beschreibung und liegt maximal wie viel Monate zurück ?	
--	--

- halten während der Lenkzeiten die „Null“-Promille Grenze ein ?  ja \*)  nein
- haben die Anweisung während der Fahrt keinen Getränkeverkauf durchzuführen ?  ja \*)  nein
- geben vor Fahrtantritt Sicherheitshinweise an die Fahrgäste ?  ja \*)  nein

**Die Busse (Der Bus) ...**

ja    nein

➤ sind nicht älter als 5 Jahre ? Wenn nein, welches Alter? .....

\*)

Falls Fahrzeug schon bekannt ist, ggf. Beschreibung über z.B. Hersteller, Baujahr, Km-Leistung, sonstige Ausstattung :

➤ haben keine offenen Mängel aus vorausgegangenen Kontrolluntersuchungen

\*)

➤ haben folgende technische Sicherheitsmerkmale:

bereits Vorschrift ab bestimmten Baujahr:

- Antilockiersystem (ABS) ?  \*)
- Tempobegrenzer auf max. 100 km/h?  \*)
- Verschleißfreie Zusatzbremse (Retarder) ?  \*)
- Sicherheitsgurte für alle Sitze ?  \*)
- Drei unabhängig voneinander wirkende Bremssysteme, die zusätzlich einmal jährlich einer Extrakontrolle unterzogen werden ?  \*)
- Antischlupfregulierung (ASR) ?  \*)
- Überrollsicherer Aufbau ?  \*)

weitere bereits existierende Sicherheitsmerkmale:

- Bremsassistentensysteme ?
- Elektronisches Stabilitätsprogramm (ESP) ?
- Digitaler manipulationssicherer Fahrtschreiber
- Reifendruck-Überwachungssystem ?
- Unfalldatenschreiber (UDS) ?

künftige bzw. im Test befindliche Sicherheitsmerkmale:

- Abstandsradar ?
- Spurassistentensysteme ?

allgemeingültige Sicherheitsmerkmale:

- Schwer brennbare Materialien bei der Innenausstattung ?  \*)
- Seitenscheiben aus Verbundglas ?  \*)
- Winterreifen (bei Fahrten im Winter) ? Antriebsachse  Vorderachse   \*)
- Mitgeführte Schneeketten bei Fahrten ins Mittelgebirge und alpinen Raum im Winter ?  \*)
- Reifenprofiltiefe größer 3 mm für Sommerreifen und 7 mm für Winterreifen? (Empfehlung des DVR)  \*)
- Die Reifen sind nicht runderneuert oder nachgeschnitten ?  \*)

wenn ja, Angaben zum Betrieb und Gütezeichen? Alter der Karkasse?	
---	--

Bemerkungen und sonstige Angaben: (oder sind im Angebot beschrieben)

Diese Angaben sind Anlage zum Angebot Nr.: .....

\_\_\_\_\_ *Anschrift/Stempel des Busunternehmens:*      \_\_\_\_\_ *Datum*      \_\_\_\_\_ *Unterschrift (zeichnungsberechtigte Person)*



## Checkliste 2: Vor Fahrtantritt und auf der Fahrt

- Der Auftraggeber oder das Begleitpersonal sollte nach bestem Wissen versuchen leicht sichtbare Merkmale zu prüfen: Plaketten der TÜV, ASU, Sicherheitsprüfung, Reifenzustand: Profil, grobe Beschädigungen, Verletzungsgefahren im Innenraum, Nothämmer, Feuerlöscher und sonstige Auffälligkeiten.
- Zusätzliche Sicherheit kann durch die in der Regel vorliegende Bereitschaft der Polizei den Bus zu kontrollieren erreicht werden.
- Kontrolle der Auftragsvereinbarung durch Auftraggeber
- sichere und ausreichend große Aufenthaltsfläche am Abfahrtsort oder Haltepunkten bei Zustieg. Besonders sind Kinder im Verkehrsraum zu beaufsichtigen und Querungshilfen durch das Aufsichtspersonal zu geben. Dies ist auch auf der Fahrt und am Zielort besonders zu beachten.
- Kontrolle der Sauberkeit der Busse; ein sauberer Zustand sollte selbstverständlich sein
- Sicherheitshinweise an die Fahrgäste durch den Busfahrer
- Aufforderung an die Fahrgäste vorhandene Gurte anzulegen
- Sicheres lagern von Gepäckstücken, keine sperrigen Gepäckstücke im Innenraum
- Anweisungen des Fahrers befolgen
- Achten Sie auf die Einhaltung der Lenk- und Ruhezeiten
- Bei erkennbaren Beeinträchtigungen des Fahrers: Fahrerwechsel oder die Weiterfahrt verweigern
- Bei erkennbaren technischen Mängeln die Weiterfahrt verweigern
- besondere Beachtung aller Punkte bei Fahrzeugwechsel z.B. Sub-Unternehmer oder Rückfahrt.

## Technische Begriffe

### **Antiblockiersystem (ABS)**

Die Mutter aller elektronischen Fahrhilfen. Dahinter verbirgt sich eine Bremshilfe, die das Blockieren der Räder bei einer Vollbremsung verhindert. Eine elektronische Steuerung überwacht die Drehzahlen aller vier Räder, erkennt bereits im Ansatz die Neigung zum Blockieren und reduziert über Druckmodulatoren die Bremskraft. Diese automatische Stotterbremse sorgt dafür, dass trotz maximaler Bremsleistung das Fahrzeug voll lenkbar bleibt. Damit kann der Fahrer vor einem Hindernis in der Regel ausweichen.

### **Tempobegrenzer auf max. 100 km/h**

Reisebusse haben seit 1994 einen Geschwindigkeitsbegrenzer, der die Geschwindigkeit des Busses auf maximal 100 km/h begrenzt. Der Tempobegrenzer bremst das Fahrzeug automatisch ab, sobald eine Geschwindigkeit von 104 km/h erreicht ist.

### **Verschleißfreie Zusatzbremse (Retarder)**

Eine verschleißfreie (weil reibungsfreie) Zusatzbremse, die bei längeren Bergabfahrten die normale Bremse (Scheibenbremse, Trommelbremse) als auch die Motorbremse entlastet.

### **Sicherheitsgurte für alle Sitze**

Busse mit einem Gesamtgewicht von mehr als 3,5 t müssen seit dem 1. Juni 1998 mindestens mit Zweipunktgurten, auf bestimmten Sitzen mit Dreipunktgurten, ausgerüstet sein. Seit dem 1. Oktober 1999 gilt das für alle erstmals zugelassenen Reisebusse. Die Fahrgäste legen die Gurte grundsätzlich eigenverantwortlich an (ab dem Frühjahr 2004 ist das Anlegen der Gurte Pflicht).

### **Antischlupfregelung (ASR)**

Die Antischlupfregelung (ASR) firmiert unter verschiedenen Bezeichnungen wie ETC, TC oder TCS bei den Herstellern. Das System regelt die Motorleistung, um ein Durchdrehen der Antriebsräder zu verhindern und die Fahrstabilität zu erhöhen.

### **Überrollsischerer Aufbau (ECE-R66)**

Busse unterliegen der ECE R66 Regelung, die Sicherheitsprüfungen zur Kippsicherheit vorsieht. Sie beinhaltet u.a. die Festigkeit der Dachstruktur, für die es bei Doppeldeckerbussen momentan noch keine entsprechende Vorschrift gibt.

Darüber hinaus soll mittelfristig die derzeitige ECE R66 Regelung auch für Überschlagssicherheit ausgelegt werden.

### **Bremsassistentensystem**

Der Bremsassistent unterstützt den Fahrer, wenn dieser bei einer Notbremsung nicht stark genug aufs Bremspedal tritt. Ein Sensor erkennt den Versuch der Vollbremsung und gibt das Signal für die hydraulische Unterstützung und vollen Bremsdruck.

Der Vorteil: Der Anhalteweg wird entscheidend verkürzt.

### **Elektronisches Stabilitätsprogramm (ESP)**

ESP verbessert die Lenkbarkeit und Spurstabilität und damit die Beherrschbarkeit des Fahrzeuges. Zusätzlich verhindert es zuverlässig das Umkippen des Fahrzeuges bei überhöhtem Tempo in der Kurve.

Gerade die Fahrsituationen, die bei den Realunfällen aus der Unfalldatenbank so schwere Folgen hatten, waren im nachgestellten Versuch auf der Teststrecke dank ESP völlig harmlos.

### **Digitaler manipulationssicherer Fahrtschreiber**

Der digitale Fahrtschreiber hat anstelle der Diagrammscheibe (analoger Fahrtschreiber) eine Fahrer-Chipkarte auf der die Daten gespeichert werden. Im August 2004 wird europaweit der vollelektronische manipulationssichere digitale Fahrtschreiber eingeführt.

### **Reifendruck-Überwachungssystem**

Ein Reifendruck-Kontrollsystem überwacht während der Fahrt den vorgegebenen Luftdruck der Laufräder und warnt den Fahrer bei Druckverlust. Das Kontrollsystem unterstützt den Fahrer bei der Überwachung des Reifendrucks. Es kann ihn jedoch nicht von seiner Fülldruck-Verantwortung entbinden.

### **Unfalldatenschreiber (UDS)**

Unfalldatenschreiber (UDS) in Fahrzeugen zeichnen unmittelbar vor, während und nach dem Unfall die Geschwindigkeit, die Bewegung des Fahrzeuges sowie die Betätigung von Bremse, Fahrtrichtungsanzeiger, Licht und Hupe auf.

Das Institut für Fahrzeugsicherheit der Deutschen Versicherer empfiehlt daher für Fahrzeuge mit großem Schadenpotential, wie Kraftomnibusse und Fahrzeuge zum Transport gefährlicher Güter, EU-weit einen Einbau von UDS. Die Kombination mit dem zukünftigen digitalen Fahrtschreiber wäre sinnvoll.

### **Abstandsradar**

Das Abstandsradar misst den Abstand und die Geschwindigkeit des vorausfahrenden Fahrzeuges und wirkt auf Motor und Bremsen so ein, dass stets ein sicherer Abstand gewahrt bleibt.

### **Spurassistentensystem**

Vermeidet Unfälle durch Verlassen der Fahrbahn. Eine von innen an der Frontscheibe angebrachte Kamera erfasst ständig ein Bild von der Fahrbahn und den Begrenzungen, z. B. durch Fahrbahnmarkierungen. Bei einer zu großen Annäherung an die seitliche Begrenzung, z. B. durch Unachtsamkeit, wird ein Warnton ausgegeben. Der Ton kommt von der Seite, zu der die Annäherung erfolgt.

## Quellenangaben:

In die Checklisten sind Informationen der folgenden Organisationen eingeflossen:

- Bundesverbandes der Unfallkassen - [www.unfallkassen.de](http://www.unfallkassen.de)
- ADAC - [www.adac.de](http://www.adac.de)
- Bundesverband Deutscher Omnibusunternehmer e.V. - [www.bdo-online.de/cms/index.html](http://www.bdo-online.de/cms/index.html)
- M•A•N - <http://www.man-nutzfahrzeuge.de/presse/de/ba/navigation/reisebusse.htm>
- Deutscher Verkehrssicherheitsrat e.V. - [www.dvr.de](http://www.dvr.de)
- Deutscher Verkehrssicherheitsrat e.V. - Initiative PRO WINTERREIFEN <http://www.pro-winterreifen.de/>
- Ver.di [http://www.verdi.de/vd\\_internet/](http://www.verdi.de/vd_internet/)
- GDV - Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft e.V. <http://www.gdv-ifm.de/index2.html>
- Schulbus.Net - [www.schulbus.net](http://www.schulbus.net)

## Ansprechpartner für Fragen und Antworten:

Elterninitiative „Sichere Schülerbeförderung“

c/o Rolf Diederichs

Im Fraustück 6

56729 Kirchwald

Tel: 02651 904904

Fax: 02651 904906

Email: [rd@ndt.net](mailto:rd@ndt.net)



## Sicher Reisen im Bus

### 1 So können Busse technisch noch sicherer werden:

- Abstandsradar • Antischlupfregulierung (ASR) • Bremsassistentensysteme • ESP
- digitaler manipulationssicherer Fahrschreiber • Höchstalter von Bussen
- Kipptest für alle Omnibusse
- Reifendruck-Überwachungssystem
- regelmäßige Wartung • schwer brennbare Materialien bei der Innenausstattung • Seitenscheiben aus Verbundglas • Sicherheitsausstattung (Feuerlöscher, Nothammer)
- Spurassistentensysteme
- Überrollsicherer Aufbau
- Unfalldatenschreiber (UDS)
- Winterreifen

Bereits Vorschrift: • Antiblockiersystem (ABS) • Tempobegrenzer • verschleißfreie Zusatzbremse (Retarder)

- Sicherheitsgurte in neuen Bussen

### 2 Anforderungen an das Buspersonal und Reiseveranstalter:

- absolutes Alkoholverbot für alle Fahrer • kein Getränkeverkauf während der Fahrt durch Fahrer

- regelmäßiges Sicherheitstraining für die Fahrer • Sicherheitshinweise vor Fahrtantritt • spezielle Qualitätssiegel für vorbildliche Busunternehmen und Fahrer • strikte Überwachung der Lenk- und Ruhezeiten mit manipulationssicheren Verfahren. Verstöße müssen auch für den Busbetreiber empfindliche Strafen nach sich ziehen • vernünftige Reiseplanung, die den Fahrer nicht unter Druck setzt und genügend Raum für Staus und Pausen lässt. • zweiter Fahrer auf längeren Strecken

### 3 Das können die Passagiere selbst für Ihre Sicherheit tun:

- Anweisungen des Personals befolgen
- bei erkennbarer Ermüdung oder Alkoholisierung des Fahrers einen Fahrerwechsel verlangen oder die Weiterfahrt verweigern • Fahrer nicht durch unnötige Störungen ablenken
- Gurte, sofern vorhanden benutzen
- keine unseriösen Dumpingangebote buchen





## Mehr Sicherheit

### Marktzugang verschärfen

Der Marktzugang für Busunternehmen muss drastisch verschärf werden. Die Unternehmer müssen fachliche Kompetenz und eine gesunde Kapitaldecke einbringen und die strenge Einhaltung der Schutzvorschriften gewährleisten.

### Bessere Kontrolle – mehr Sanktionen

Die Kontrollbehörden müssen personell, organisatorisch und technisch besser ausgestattet werden. Busunternehmen, die wiederholt gegen die Lenk- und Ruhezeitvorschriften verstoßen, muss die Konzession entzogen werden.

### Schichtzeit begrenzen

Übermüdete Fahrer gefährden die Sicherheit. Europaweit muss die tägliche Schichtzeit auf maximal 12 Stunden begrenzt werden, z. Zt. sind maximal 15 Stunden möglich.

### Sicherheitstraining für Fahrer

Busfahrer müssen verstärkt unter dem Aspekt größerer Sicherheit besser aus- und fortgebildet werden. Spezielle berufs begleitende Nachschulungen und Training sind vorzusehen.

### Aushilfen begrenzen

Der Einsatz von Aushilfsfahrern in der Reisesaison muß strenger geregelt werden. Für jeden eingesetzten Bus muss mindestens ein fest angestellter Fahrer nachgewiesen werden.

### Technische Verbesserungen

In punkto Sicherheit müssen Reisebusse weiter verbessert werden. Europaweite Sicherheitsvorschriften müssen schnellstens auch in Deutschland festgeschrieben werden.

### Liebe Fahrgäste,

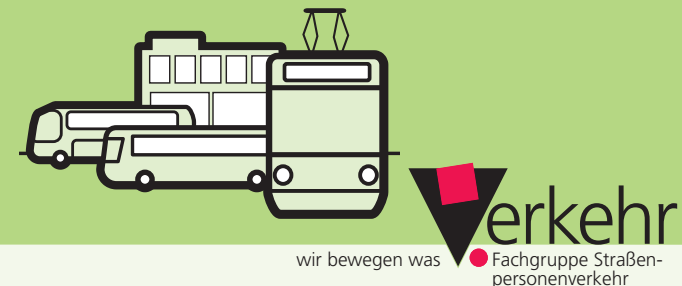
die Gewerkschaft ver.di will Ihnen mit diesem Infoblatt Tipps für eine sichere und damit auch gute Reise im Bus geben. Damit treten wir gleichzeitig auch für bessere Arbeitsbedingungen der Fahrer/innen in der Reisebranche ein. Übermüdete Fahrer/innen gefährden nicht nur die eigene Gesundheit, sondern auch das Leben ihrer Fahrgäste.

Den „**Schwarzen Schafen**“ unter den Reiseunternehmen, die Aushilfskräfte zu Billigtarifen als Fahrer anheuern und/oder mit unrealistischen Zeitvorgaben die Fahrer zum Verletzen der Lenk- und Ruhezeitvorschriften nötigen, muss das Handwerk gelegt werden.

Die derzeitigen Lenk- und Ruhezeitvorschriften sind unzureichend. Sie fordern von den Fahrern das Äußerste an physischer und psychischer Belastung. Die EU überarbeitet erneut diese Vorschriften. Die Verkehrsgewerkschaften Europas fordern im Interesse der Verkehrssicherheit auf unseren Straßen aber auch für die Fahrer/innen verbesserte Vorschriften: Reduzierung der Lenkzeiten und Erhöhung der Ruhezeiten. Die **politisch Verantwortlichen** sind gefordert, die Verkehrssicherheit auf den Straßen zu verbessern.

Sollten Sie weitere Fragen haben, wenden Sie sich an die nachfolgende Kontaktadresse:  
Gerd Hütter  
ver.di Bundesverwaltung  
E-Mail: [gerd.huetter@verdi.de](mailto:gerd.huetter@verdi.de)

Herausgeber: Vereinte Dienstleistungsgewerkschaft e.V., Bundesverwaltung, Potsdamer Platz 10, 10785 Berlin. V.i.S.d.P.: Jan Kahmann, Bearbeitung: Gerd Hütter. Konzeption, Gestaltung und Druck: Hauer+Ege GmbH, Stuttgart. W-1741-10-0702



# Gute Reise

## 7 Tipps für Busreisende

ver.di

Vereinte  
Dienstleistungs-  
gewerkschaft

# 7

## Tipps für Busreisende

### Vorsicht vor Billigangeboten

**1** Vergewissern Sie sich vor Fahrtantritt, dass ausgebildete Berufskraftfahrer am Steuer sitzen und bei langen Reisen zwei Fahrer an Bord sind. Prüfen Sie, ob das Reiseziel in der vorhergesehenen Reisezeit erreicht werden kann, wenn die Lenk- und Ruhezeiten sowie „Tempo 100“ eingehalten werden.

### Kommen Sie lieber zu spät an als gar nicht

**2** Ein übermüdeter Fahrer gefährdet Sie und andere. Für weite Reisen gilt: Ein Fahrer allein darf neun Stunden pro Tag fahren (zweimal in der Woche 10 Stunden). Bei zwei Fahrern an Bord darf der Bus maximal 20 Stunden gefahren werden. Danach steht der Bus und die Fahrer müssen eine achtstündige Ruhezeit nehmen.

### Machen Sie häufiger eine Pause

**3** Achten Sie darauf, dass der Fahrer seine Pausen einhält: Nach viereinhalb Stunden am Steuer muß er 45 Minuten pausieren. Er kann aber auch innerhalb der viereinhalb Stunden z. B. drei 15-minütige Pausen einlegen.

### Augen auf beim Fahrerwechsel

**4** Nach neun Stunden muss Ihr Fahrer das Lenkrad aus der Hand geben. Seien Sie misstrauisch, wenn der zweite Fahrer auf einem Rastplatz oder von einem anderen Bus zusteigt. Erfahrungen der Polizei belegen: Solche Fahrer haben oft schon viele Stunden am Steuer eines anderen Busses hinter sich oder fahren im PKW hinter dem Bus her.

### Rasen gefährdet Ihre Sicherheit

**5** Wer rast, gefährdet Ihre Sicherheit und die der übrigen Verkehrsteilnehmer. Achten Sie darauf, dass Ihr Fahrer die vorgeschriebene Höchstgeschwindigkeit von 100 km/h nicht überschreitet.

### Sicherheitsvorkehrungen kennen

**6** Lassen Sie sich vor Fahrtantritt über die Sicherheitsvorkehrungen im Bus wie Notausstiege, Nothahn, Feuerlöschergebrauch und Nothämmer unterrichten. Gepäck gehört in verschlossene Gepäckräume. Die Fahrzeuge sind mit Beckengurten ausgerüstet. Also schnallen Sie sich zu Ihrer eigenen Sicherheit an (im Flugzeug schon lange eine Selbstverständlichkeit).

### Sicherheit hat ihren Preis

**7** Leider sitzen häufig Aushilfen ohne Ausbildung und Erfahrung als Berufskraftfahrer am Steuer. Fragen Sie ruhig mal, ob Ihr Fahrer Tariflohn erhält und ob in seiner Firma ein Betriebsrat existiert, der mit auf die Einhaltung der Lenk- und Ruhezeitvorschriften und Tarifverträge achtet.

