

# Schulkinder unterwegs



## Leitfaden

Mai 2024



ETAT DE FRIBOURG  
STAAT FREIBURG

**Service de la mobilité SMO**  
**Amt für Mobilität MobA**



Direction du développement territorial, des infrastructures, de la  
mobilité et de l'environnement **DIME**  
Direktion für Raumentwicklung, Infrastruktur, Mobilität und  
Umwelt **RUMI**

# Inhaltsverzeichnis

<b>1</b>	<b>Einleitung</b>	<b>4</b>		
<b>2</b>	<b>Personenbeförderung: kantonale Bewilligungen</b>	<b>5</b>		
<b>2.1</b>	<b>Rechtsgrundlagen</b>	<b>5</b>		
<b>2.2</b>	<b>Kantonale Bewilligungen</b>	<b>5</b>		
2.2.1	Zuständigkeit	5		
2.2.2	Bedingungen	5		
2.2.3	Verfahren	5		
<b>3</b>	<b>Finanzierung und Anerkennung</b>	<b>6</b>		
<b>3.1</b>	<b>Rechtsgrundlagen</b>	<b>6</b>		
<b>3.2</b>	<b>Grundsätze</b>	<b>6</b>		
3.2.1	Anerkennung eines unentgeltlichen Schülertransports	7		
3.2.2	Anerkennung von Schülertransporten aus Gründen der Länge des Schulweges (Art. 11 SchR)	7		
3.2.3	Anerkennung von Schülertransporten aus Gründen der Gefährlichkeit des Schulweges (Art. 14 SchR)	8		
3.2.4	Anerkennung von Schülertransporten bei einem Schulkreiswechsel (Art. 12 SchR)	8		
3.2.5	Anerkennung von Schülertransporten bei Schülerinnen und Schülern mit eingeschränkter Mobilität (Art. 13 SchR)	8		
<b>3.3</b>	<b>Modalitäten der Unentgeltlichkeit (Art. 16 SchR)</b>	<b>8</b>		
3.3.1	Entscheidungsschema	10		
3.3.2	Gute Praktiken	11		
<b>3.4</b>	<b>Andere unentgeltliche Transporte für Schülerinnen und Schüler (zulasten der Gemeinde)</b>	<b>11</b>		
3.4.1	Transporte während der Unterrichtszeit (Art. 17 Abs. 1 SchR)	11		eines Schulkreises (Art. 7 Abs. 3 SchR) 11
3.4.2	Vom Schulinspektorat angeordneter Wechsel des Schulhauses innerhalb			
3.4.3	Niederschwellige sonderpädagogische Massnahmen (Art. 86 Abs. 4 SchR)	11		
3.4.4	Sprachkurse für neu zugezogene fremdsprachige Schülerinnen und Schüler (Art. 94 Abs. 3 SchR)	11		
3.4.5	Unterricht in einer Relaisklasse (Art. 97 Abs. 5 SchR)	11		
3.4.6	Schülerinnen und Schüler mit ungenügenden Schulleistungen und ohne Anschlusslösung (Art. 98 Abs. 4 SchR)	11		
3.4.7	Ausserschulische Betreuung	12		
<b>3.5</b>	<b>Tabelle «Übernahme der Kosten für Schülertransporte»</b>	<b>12</b>		
<b>4</b>	<b>Fahrpersonal – Fahrzeuge</b>	<b>13</b>		
<b>4.1</b>	<b>Rechtsgrundlagen</b>	<b>13</b>		
<b>4.2</b>	<b>Definition der Gewerbsmässigkeit eines Transports (Art. 3 Abs. 1bis ARV 2)</b>	<b>13</b>		
<b>4.3</b>	<b>Besonderheiten der Schülertransporte</b>	<b>13</b>		
<b>4.4</b>	<b>Sonderregelung für Unternehmen oder Personen, die gewerbsmässig Schülerinnen und Schüler befördern</b>	<b>14</b>		
<b>4.5</b>	<b>Sonderregelung für Schülertransporte mit auf Gemeinden oder Schulkreise lautenden Fahrzeugen (nicht gewerbsmässige Personenbeförderung)</b>	<b>14</b>		
<b>4.6</b>	<b>Bestimmungen bezüglich des Fähigkeitsausweises</b>	<b>15</b>		
4.6.1	Grundsatz	15		
4.6.2	Ausnahme	15		

<b>4.7</b>	<b>Anforderungen an die Ausstattung der Fahrzeuge</b>	<b>15</b>	6.4.1	Streckenführung – Fahrplan	20
4.7.1	Sicherheitsgurte	15	6.4.2	Haltestellen	20
4.7.2	Stehplätze	15	6.4.3	Warteraum	20
4.7.3	Kennzeichnung von Schulbussen	15	6.4.4	Ein- und Aussteigen	21
<b>5</b>	<b>Haftung – Versicherungen</b>	<b>16</b>	6.4.5	Im Bus	21
<b>5.1</b>	<b>Rechtsgrundlagen</b>	<b>16</b>	6.4.6	Nach der Abfahrt des Busses	21
<b>5.2</b>	<b>Aufgaben und Verantwortlichkeiten der Gemeinden</b>	<b>16</b>	<b>6.5</b>	<b>Schulweg zu Fuss</b>	<b>21</b>
<b>5.3</b>	<b>Versicherungen</b>	<b>16</b>	6.5.1	Planung	21
5.3.1	Gewerbsmässige Beförderung durch Unternehmen oder Person	16	6.5.2	Beurteilung der Gefährlichkeit des Schulweges	21
5.3.2	Beförderung durch die Gemeinde mit Bus und FahrerIn oder Fahrer der Gemeinde	16	6.5.3	Empfehlungen zur Route	21
5.3.3	Beförderung durch Eltern	17	6.5.4	Pedibus	22
<b>5.4</b>	<b>Im Schadenfall</b>	<b>17</b>	6.5.5	Schulpatrouilleendienst	22
<b>5.5</b>	<b>Besondere Fälle</b>	<b>17</b>	<b>6.6</b>	<b>Schulweg auf dem Velo</b>	<b>22</b>
5.5.1	Beförderung durch Lehrpersonen	17	<b>6.7</b>	<b>Trotinetts, Rollschuhe und ähnliche Geräte</b>	<b>23</b>
5.5.2	Beförderung durch Eltern bei schulischen Aktivitäten	17	<b>6.8</b>	<b>In der Nähe von Schulen</b>	<b>23</b>
5.5.3	Transporte in Autobussen	18	6.8.1	Bushaltestelle	23
<b>6</b>	<b>Einrichtungen – Sicherheit – Unfallverhütung</b>	<b>19</b>	6.8.2	Veloparkierung	24
<b>6.1</b>	<b>Rechtsgrundlagen</b>	<b>19</b>	6.8.3	Kurzzeitparkierungsmöglichkeiten	24
<b>6.2</b>	<b>Der Schulweg, ein wichtiger Teil des Kinderalltags</b>	<b>19</b>	6.8.4	Signalisation und Markierung	24
<b>6.3</b>	<b>Die Grenzen des Kindes als Verkehrsteilnehmer</b>	<b>19</b>	<b>6.9</b>	<b>Mobilitätspläne für Schulen</b>	<b>25</b>
<b>6.4</b>	<b>Streckenführung und Haltestellen des Schulbusses</b>	<b>20</b>	<b>7</b>	<b>Kontakt</b>	<b>26</b>
			<b>8</b>	<b>Anhang</b>	<b>27</b>
			8.1	Argumentarium zum Thema Schülertransporte und CZV	27
			8.2	Sicherung der Schüler in den Fahrzeugen (Quelle: bfu_2.224.02)	29

---

# 1 Einleitung

---

Auf kantonaler Ebene wird der auf die Schulen zurückzuführende Verkehr möglichst im Rahmen des Angebots der konzessionierten Transportunternehmen bewältigt; dieses wird aufgrund von Angebotsvereinbarungen finanziert.

Allerdings haben die Fusion mehrerer Schulen in Schulkreise, die Länge und die Gefährlichkeit gewisser Strecken und das Fehlen von öffentlichen Verkehrsmitteln in gewissen Regionen dazu geführt, dass Schülertransporte eingeführt werden mussten.

Die kantonalen Bewilligungen für die Personenbeförderung, die Wahl eines geeigneten Fahrzeugs, die Ausbildung und Information des Fahrpersonals, die Sicherheit während der Fahrt, die Versicherungsdeckung sowie die Finanzierung werden in verschiedenen Gesetzen und Reglementen behandelt.

Deshalb beschlossen die zuständigen Behörden, die verschiedenen gesetzlichen Bestimmungen, Weisungen und Empfehlungen zur Beförderung von Schulkindern in einem Referenzdokument zusammenzutragen.

Der vorliegende Leitfaden will die Gemeinden bei der Planung der Schülertransporte unterstützen.

---

## 2 Personenbeförderung: kantonale Bewilligungen

---

### 2.1 Rechtsgrundlagen

- > Bundesgesetz vom 20. März 2009 über die Personenbeförderung (Personenbeförderungsgesetz, PBG)
- > Bundesverordnung vom 4. November 2009 über die Personenbeförderung (VPB)
- > Bundesgesetz vom 20. März 2009 über die Zulassung als Strassentransportunternehmen (STUG)
- > Kantonales Mobilitätsgesetz vom 5. November 2021 (MobG)
- > Kantonales Mobilitätsreglement vom 20. Dezember 2022 (MobR)

### 2.2 Kantonale Bewilligungen

#### 2.2.1 Zuständigkeit

Das Amt für Mobilität ist für die Gewährung von kantonalen Bewilligungen im Sinne der Bundesgesetzgebung zuständig. Die Bundesgesetzgebung (Art. 7 VPB) definiert die Fälle, in denen eine kantonale Bewilligung für Fahrten, mit denen ausschliesslich Schülerinnen und Schüler oder Studierende befördert werden (Schülertransporte) erforderlich ist.

#### 2.2.2 Bedingungen

Die kantonale Bewilligung wird gewährt oder erneuert, wenn:

- > kein Angebot des öffentlichen Verkehrs bedroht ist;
- > kein Verkehrsangebot, das mit Betriebs- oder Investitionsbeiträgen der öffentlichen Hand mitfinanziert wird, wesentlich konkurrenziert wird;
- > kein wesentliches Interesse des Umweltschutzes oder der Raumplanung dagegen spricht;
- > die Einhaltung der entsprechenden gesetzlichen Bestimmungen gewährleistet ist.

#### 2.2.3 Verfahren

Gesuche um Gewährung, Erneuerung, Übertragung oder Änderung einer Bewilligung sind spätestens drei Monate vor Beginn der Fahrten an das Amt für Mobilität zu richten.

Die Gesuche enthalten:

- > Name und Adresse des Gesuchstellers;
- > Linien, vorgesehene Routen und Haltestellen mit Angabe der Distanzen zwischen den Haltestellen;
- > eine topografische Karte im Massstab 1:25 000 mit Strecke und Haltestellen;
- > Betriebsperiode;
- > Datum der Betriebsaufnahme;
- > Aufschlüsselung der jährlichen Kosten mit Angabe der Person oder des Unternehmens, die oder das allfällige Defizite übernimmt;
- > technische Merkmale der für die Fahrten eingesetzten Fahrzeuge;
- > Adresse des Eigentümers der Fahrzeuge sowie des Unternehmens, welches das Fahrpersonal stellt.

Die kantonalen Bewilligungen werden für fünf Jahre an die Gemeinwesen und an die Unternehmen, welche die Kontinuität und Zuverlässigkeit der Beförderung gewährleisten können, erteilt. Der Betrieb darf erst aufgenommen werden, wenn die Bewilligung erteilt ist.

Die Bewilligung kann dem Bewilligungsinhaber jederzeit teilweise oder ganz entzogen werden, wenn:

- > die Voraussetzungen nicht mehr erfüllt sind;
- > Vorschriften oder Auflagen schwer oder wiederholt verletzt werden;
- > das öffentliche Interesse dies rechtfertigt.

---

## 3 Finanzierung und Anerkennung

---

### 3.1 Rechtsgrundlagen

- > Gesetz vom 9. September 2014 über die obligatorische Schule (Schulgesetz, SchG)
- > Reglement vom 19. April 2016 zum Gesetz über die obligatorische Schule (SchR)

### 3.2 Grundsätze

Nach Artikel 17 Abs. 1 SchG haben die Schülerinnen und Schüler Anspruch auf unentgeltlichen Transport, «wenn dies aufgrund der Distanz zwischen Wohnort oder ständigem Aufenthaltsort und Schulort, der Art und der besonderen Gefährlichkeit des Schulweges, des Alters und der Entwicklung des Kindes gerechtfertigt ist».

Das bedingte Recht der Schülerinnen und Schüler auf unentgeltlichen Transport ergibt sich aus dem in der Bundes- und in der Kantonsverfassung verankerten individuellen Recht auf Grundbildung (Art. 19 BV und 18 KV); denn die Entfernung von Wohnort und Schule darf die angestrebte ausreichende Grundbildung nicht gefährden. Laut Rechtsprechung gibt es somit einen Anspruch auf die Übernahme der Transportkosten, wenn ein Kind den Schulweg aufgrund seiner Länge oder Gefährlichkeit nicht selbst bewältigen kann. In einem solchen Fall müssen die Gemeinden einen Schülertransport organisieren (Art. 57 Abs. 2 Bst. g SchG). Der Staatsrat hat die Bedingungen für die Anerkennung und die Unentgeltlichkeit der Transporte in den Artikeln 10 bis 16 SchR festgesetzt.

Seit dem 1. August 2018 beteiligt sich der Staat nicht mehr an den Kosten der Schülertransporte; diese gehen nun zulasten der Gemeinden (vgl. Art. 102 SchG).

Nach Artikel 17 SchG sind die Gemeinden nicht befugt, die Eltern ganz oder teilweise an den Kosten für Transporte zu beteiligen, welche die Bedingungen nach den Artikeln 10 bis 16 SchR erfüllen. Dies gilt auch für Fahrten im Rahmen von schulischen Aktivitäten (Schulreisen, Lager, sportliche oder kulturelle Aktivitäten), mit Ausnahme von Studienreisen ins Ausland oder Lagern in der Orientierungsstufe im Rahmen einer Projektwoche mit frei wählbaren Angeboten.

---

### 3.2.1 Anerkennung eines unentgeltlichen Schülertransports

#### 3.2.1.1 Zuständigkeit (Art. 15 SchR)

Für die Anerkennung eines unentgeltlichen Schülertransports im Sinne von Artikel 17 SchG sind die Gemeinden zuständig.

#### 3.2.1.2 Glossar

---

##### Öffentlicher Linienverkehr, öffentlicher Bus

Offizielle öffentliche Verkehrsmittel (Busse und Züge), deren Fahrpläne und Routen der Öffentlichkeit bekannt sind. Die Passagiere stehen zum Teil und sind auch nicht immer angeschnallt.



Wenn der unentgeltliche Schülertransport anerkannt ist, können die Gemeinden die Schülerbeförderung mit Bussen im Linienverkehr organisieren.

---

##### Schulbus

Dies sind privat konzessionierte Busse für private Fahrten. In diesem Fall dienen sie dem Schülertransport. Die Sitze sind mit Sicherheitsgurten ausgestattet.



---

### 3.2.2 Anerkennung von Schülertransporten aus Gründen der Länge des Schulweges (Art. 11 SchR)

«<sup>1</sup> Ein Schülertransport wird anerkannt, wenn Schülerinnen und Schüler von ihrem Wohnort oder ständigen Aufenthaltsort zur Schule mindestens folgende Distanz zurücklegen müssen:

- a) 2,5 Kilometer in der Primarschule;
- b) 4 Kilometer in der Orientierungsschule.

<sup>2</sup> Die Länge des Schulweges berechnet sich vom Wohnort oder ständigen Aufenthaltsort der Schülerinnen und Schüler zu ihrem Hauptschulort auf dem kürzesten Weg zu Fuss.»

Um bei der Berechnung der zurückzulegenden Entfernung möglichst genau zu sein, sollte der Höhenunterschied auf dem Schulweg (Leistungskilometer<sup>1</sup>) berücksichtigt werden, wenn dies durch besondere topografische Bedingungen gerechtfertigt ist. Die Berechnung kann auf der Website <https://map.geo.fr.ch> erfolgen.

---

<sup>1</sup> Leistungskilometer [km] zu Fuss = Entfernung [km] + positiver Höhenunterschied [m]/100 + negativer Höhenunterschied [m]/300

### 3.2.3 Anerkennung von Schülertransporten aus Gründen der Gefährlichkeit des Schulweges (Art. 14 SchR)

«Ein Schülertransport wird ohne Rücksicht auf die zurückzulegende Strecke anerkannt, wenn der Weg vom Wohnort oder ständigen Aufenthaltsort zur Schule für den Fussgängerverkehr besonders gefährlich ist.»

Unabhängig von der zurückzulegenden Distanz hat das Schulkind Anrecht auf einen unentgeltlichen Transport, wenn sein Schulweg besondere Gefahren beinhaltet. Letztere sind nach den vom Bundesgericht festgelegten Kriterien (Verkehrs- und Strassenverhältnisse) zu beurteilen. Diesbezüglich sollte beachtet werden, dass die Wegstrecke zu Fuss für alle Fussgängerinnen und Fussgänger besonders gefährlich sein muss. Es entspricht nicht dem Willen des Gesetzgebers, sämtliche Schülerinnen und Schüler des Kantons zu transportieren, nur weil sie sonst eine Strasse benutzen müssten. Kann also eine bestimmte Wegstrecke zu Fuss begangen werden, so obliegt es den Eltern, ihr Kind zu begleiten, wenn dieses nach ihrer Einschätzung den Weg noch nicht alleine zurücklegen kann.

Zu den Verkehrsverhältnissen werden namentlich die Art der Strassen und des Verkehrs, die Höchstgeschwindigkeiten, die Sichtverhältnisse und die Unfallrate, zu den Streckenverhältnissen namentlich die Strassenbeleuchtung, die seitlichen Hindernisse sowie die Überquerungen gezählt.

Eine vorübergehende Änderung der Gefährlichkeit, beispielsweise aufgrund der Wetterbedingungen (Schnee, Glatteis, starker Regen usw.), gibt grundsätzlich kein Anrecht auf einen unentgeltlichen Schülertransport. In diesen Fällen haben die Eltern die Transporte zu übernehmen.

Um die Gefährlichkeit eines Schulweges zu beurteilen, können die Gemeinden bei Bedarf ein spezialisiertes Büro oder die Beratungsstelle für Unfallverhütung (bfu) beiziehen. Auch das Amt für Mobilität kann der Gemeinde bei der Validierung ihrer Planung beratend zur Seite stehen oder zwischen Gemeinde und Privatpersonen schlichten (vgl. Punkt 6.5.2).

### 3.2.4 Anerkennung von Schülertransporten bei einem Schulkreiswechsel (Art. 12 SchR)

«Der Schülertransport von Schülerinnen und Schülern, die ein anderes Schulhaus oder die Schule eines anderen Schulkreises besuchen, wird unter den Voraussetzungen nach Artikel 11 anerkannt [2,5 km in der Primarschule, 4 km in der Orientierungsschule], soweit sie zu einem Schulhaus- oder Schulkreiswechsel verpflichtet wurden.» (vgl. auch Art. 16 Abs. 1, 2. Satz SchG). Haben hingegen die Eltern um einen Schulkreiswechsel ersucht (z. B. aus Sprachgründen), so müssen sie den Transport selbst organisieren und auch die Kosten dafür übernehmen.

### 3.2.5 Anerkennung von Schülertransporten bei Schülerinnen und Schülern mit eingeschränkter Mobilität (Art. 13 SchR)

«Der Transport einer Schülerin oder eines Schülers mit eingeschränkter Mobilität wird anerkannt, soweit sie oder er aus bescheinigten medizinischen Gründen den Schulweg dauerhaft nicht eigenständig bewältigen kann.»

Unabhängig von der Distanz oder den Gefahren auf dem Schulweg hat ein in seiner Mobilität eingeschränktes Schulkind (ärztlich bescheinigt) Anrecht auf einen unentgeltlichen Transport, sofern es den Weg wegen Zugangshindernissen oder mangels eines öffentlichen Transportmittels, das seiner Behinderung angepasst ist, nicht selbst bewältigen kann. Dieses Recht gilt jedoch nicht für kurzfristige, vorübergehende Situationen (Unfall oder Krankheit). In diesen Fällen haben die Eltern die Transporte zu übernehmen.

## 3.3 Modalitäten der Unentgeltlichkeit (Art. 16 SchR)

«<sup>1</sup> Ist ein Schülertransport anerkannt, so hat die Schülerin oder der Schüler Anspruch auf die Rückerstattung des Fahrpreises der öffentlichen Verkehrsmittel. Ausserdem sorgen die Gemeinden bei Schülerinnen und Schülern unter 7 Jahren für eine geeignete Begleitung im Bus.»

In der Praxis ist mit «Schülerinnen und Schüler» die 1–2H gemeint. Die Präzisierung «unter 7 Jahren» wird bei der nächsten Gesetzesänderung durch die Terminologie «1–2H» ersetzt werden.



---

In der Praxis erweist sich die Beförderung kleiner Schulkinder als heikel. Dies gilt umso mehr, als die Busse des Linienverkehrs nicht systematisch mit Sicherheitsgurten ausgestattet sind und die Passagiere möglicherweise stehen.

Die Bestimmung ist seit dem 1. Januar 2023 in Kraft und sollte angesichts der anstehenden Voranschläge idealerweise ab Schuljahresbeginn 2024 umgesetzt werden.

Die Begleitpflicht bei der unentgeltlichen Schülerbeförderung in einem Bus des Linienverkehrs ohne Sicherheitsgurte gilt ab einem Schulkind der 1H oder 2H und dies für jede Fahrt. Die Form der Begleitung wird in den einschlägigen Bestimmungen (bewusst) offengelassen. Es sind verschiedene Formen der Begleitung denkbar, z. B. eine von der Gemeinde oder dem öffentlichen Verkehrsunternehmen angestellte Aufsichtsperson, ein Elternteil oder ein Patenschaftssystem mit älteren Kindern. Bei einer Patenschaft liegt die Verantwortung bei der Gemeinde. Die maximale Anzahl von Kindern pro Begleitperson liegt zudem im Ermessen der Gemeinde.

Falls nur wenige Kurspaare im Linienverkehr (Regional- oder Ortsverkehr) fehlen, um die Schülerbeförderung zu gewährleisten, kann die Gemeinde an das Amt für Mobilität gelangen, um prüfen zu lassen, inwieweit eine Erhöhung der Fahrten im Linienverkehr mit der Integration der Schülerinnen und Schüler möglich ist.

«<sup>2</sup> Stehen auf der betreffenden Strecke keine ausreichenden öffentlichen Verkehrsmittel zur Verfügung, so erstreckt sich der Anspruch in der Regel auf einen Gruppentransport vom Zentrum der Ortschaft des Wohnsitzes oder des ständigen Aufenthaltsortes zur Schule oder alternativ auf eine Entschädigung für die Benützung eines privaten Fahrzeuges durch die Eltern.

<sup>3</sup> Bieten die Gemeinden während der Mittagspause keinen Schülertransport an, so tragen sie die Kosten der Betreuung der Schülerinnen und Schüler, deren Schülertransport anerkannt wird. Sie können von den Eltern einen Beitrag an die Verpflegungskosten erheben.»

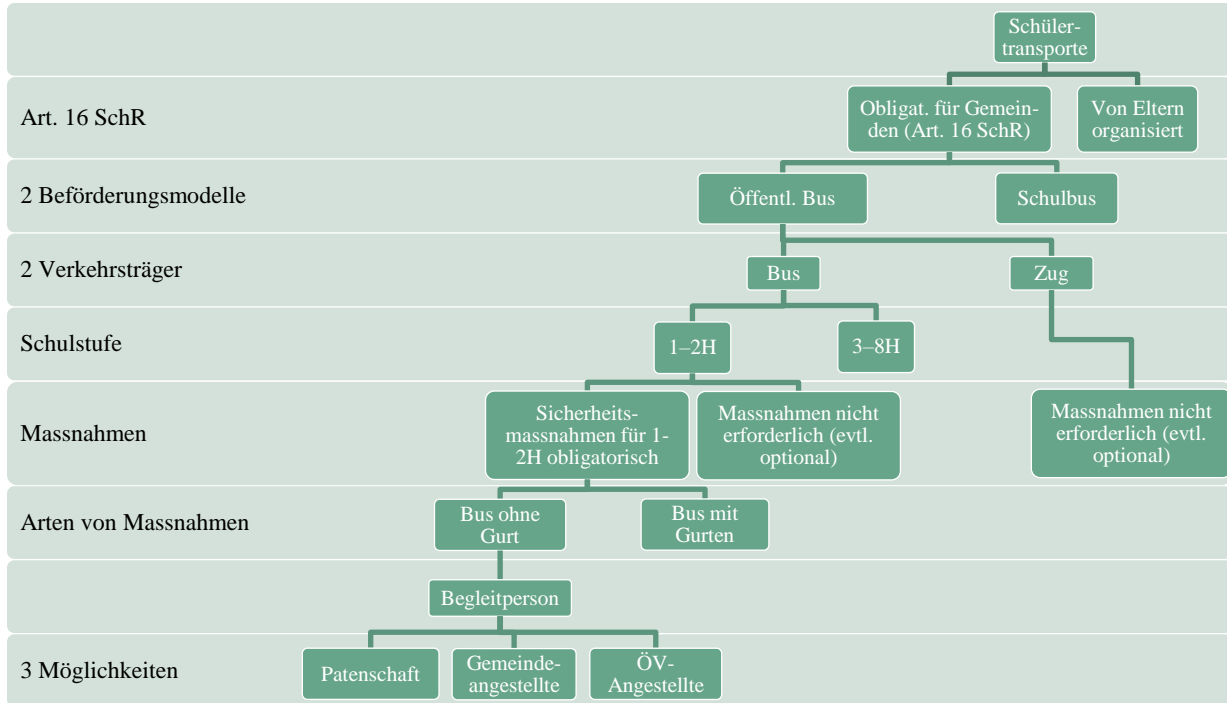
Es gibt keine gesetzlichen Ansätze für die Entschädigung der Eltern. So verfügen die Gemeinden diesbezüglich über einen grossen Spielraum, doch müssen sie sich auf objektive und sachliche Kriterien stützen (z. B. Pauschale je Kilometer, je Fahrt oder je Periode). Auch muss die von der Gemeinde beschlossene Entschädigung der Prüfung durch die Beschwerdebehörde (in diesem Fall das Oberamt) standhalten, falls Eltern eine Beschwerde einreichen.

Ein Schulkind hat nur Anspruch auf Unentgeltlichkeit, wenn es die organisierten Schülertransporte benutzt. Eltern, die es stattdessen vorziehen, ihr Kind selbst zur Schule zu bringen, haben kein Anrecht auf eine Entschädigung.

Aus Gründen der Wirtschaftlichkeit und Rationalisierung sind die Gemeinden nicht verpflichtet, einen Rücktransport nach Hause für das Mittagessen sicherzustellen. In einem solchen Fall müssen die Gemeinden die Kosten der ausserschulischen Betreuung für die Mittagszeit übernehmen, abzüglich der Verpflegungskosten, die von den Eltern getragen werden.

### 3.3.1 Entscheidungsschema

Für den unentgeltlichen Transport sind die einzelnen Entscheidungsschritte nachfolgend zusammengefasst.



---

### 3.3.2 Gute Praktiken

Die Schulkreise setzen auf verschiedene Massnahmen, zum Beispiel:

- > Charta für gutes Verhalten während der Fahrt (vom Kind, den Eltern und den zuständigen Behörden unterzeichnet);
- > Sanktionen bei schlechtem Verhalten (z. B. vorübergehender Ausschluss des Kindes);
- > Sensibilisierung der älteren Kinder für das Wohlergehen der jüngeren;
- > Besondere Aufmerksamkeit der zuständigen Behörden in den ersten drei Wochen nach Schulbeginn, damit sich eine Routine entwickeln kann;
- > stichprobenartige Kontrollen durch einen Erwachsenen.

### 3.4 Andere unentgeltliche Transporte für Schülerinnen und Schüler (zulasten der Gemeinde)

#### 3.4.1 Transporte während der Unterrichtszeit (Art. 17 Abs. 1 SchR)

«Ebenfalls unentgeltlich sind für Schülerinnen und Schüler die Transporte von einem Unterrichtsort zum anderen während der Unterrichtszeit, namentlich zum Unterricht in Turnen und Sport, gestalterischen Aktivitäten und Religion.»

Die Kosten für die Transporte, die für den Besuch von Unterrichtslektionen im wöchentlichen Stundenplan durchgeführt werden, werden nicht von den Eltern, sondern von der Gemeinde getragen.

#### 3.4.2 Vom Schulinspektorat angeordneter Wechsel des Schulhauses innerhalb eines Schulkreises (Art. 7 Abs. 3 SchR)

«Wenn der Wechsel des Schulhauses angeordnet wird,] übernimmt die Gemeinde oder übernehmen die Gemeinden des Schulkreises die Kosten und die Organisation des Schülertransports.»

#### 3.4.3 Niederschwellige sonderpädagogische Massnahmen (Art. 86 Abs. 4 SchR)

«Die Kosten und die Organisation der Schülertransporte, die durch das Zusammenziehen von Schülerinnen und Schülern entstehen, übernehmen die Gemeinden des Schulkreises, in dem die Schülerinnen und Schüler ihren Wohnsitz oder ständigen Aufenthalt haben.»

#### 3.4.4 Sprachkurse für neu zugezogene fremdsprachige Schülerinnen und Schüler (Art. 94 Abs. 3 SchR)

«Die Kosten und die Organisation der Schülertransporte, die durch das Zusammenziehen von [neu zugezogenen fremdsprachigen] Schülerinnen und Schülern entstehen, übernehmen die Gemeinden des Schulkreises, in dem die Schülerinnen und Schüler ihren Wohnsitz oder ständigen Aufenthalt haben.»

#### 3.4.5 Unterricht in einer Relaisklasse (Art. 97 Abs. 5 SchR)

«Die Kosten und die Organisation der Schülertransporte [für Relaisklassen] übernehmen die Gemeinden des Schulkreises, in dem die Schülerin oder der Schüler ihren oder seinen Wohnsitz oder ständigen Aufenthaltsort hat. Die Verpflegungskosten tragen die Eltern.»

#### 3.4.6 Schülerinnen und Schüler mit ungenügenden Schulleistungen und ohne Anschlusslösung (Art. 98 Abs. 4 SchR)

«Die Kosten und die Organisation der Schülertransporte, die durch das Zusammenziehen von Schülerinnen und Schülern [mit ungenügenden Schulleistungen und ohne Anschlusslösung] entstehen, übernehmen die Gemeinden des Schulkreises, in dem die Schülerinnen und Schüler ihren Wohnsitz oder ständigen Aufenthalt haben.»

### 3.4.7 Ausserschulische Betreuung

Gemäss den von der GSD herausgegebenen Richtlinien für ausserschulische Betreuungseinrichtungen muss im Rahmen der ausserschulischen Betreuung in Gruppen eine erwachsene Person den Weg zwischen der ausserschulischen Betreuungseinrichtung und der Schule begleiten. Dies ist für Kinder im Alter von 4 bis 6 Jahren verpflichtend und wird für ältere Kinder empfohlen.

Die Unentgeltlichkeit gilt nicht für Fahrten zu ausserschulischen Betreuungseinrichtungen.

### 3.5 Tabelle «Übernahme der Kosten für Schülertransporte»

Zulasten der Gemeinden	Zulasten der Eltern
Schulweg von mehr als 2,5 km (Primarschule) bzw. von mehr als 4 km (Orientierungsschule)	Schulweg von weniger als 2,5 km (Primarschule) bzw. von weniger als 4 km (Orientierungsschule)
Für Fussgänger/innen besonders gefährlicher Schulweg	Schulweg, dessen besondere Gefährlichkeit für Fussgänger/innen nicht anerkannt ist
Ausflüge, Exkursionen, Lager <sup>1)</sup>	Studienreise ins Ausland oder Lager in der Orientierungsstufe im Rahmen einer Projektwoche mit frei wählbaren Angeboten <sup>1)</sup>
Transporte während der Unterrichtszeit, namentlich für: - Turn- und Sportunterricht, gestalterische Aktivitäten, Religionsunterricht; - Logopädie, Psychologie, Psychomotoriktherapie	Freiwilliger Schulsport Ausserschulische Betreuung
Niederschwellige sonderpädagogische Massnahmen (Zusammenziehen von Schülerinnen und Schülern)	Erzieherische und disziplinarische Massnahmen <sup>2)</sup>
Sprachkurse für neu zugezogene fremdsprachige Schülerinnen und Schüler (Zusammenziehen von Schülerinnen und Schülern)	Hochbegabte Schülerinnen und Schüler (Zusammenziehen von Schülerinnen und Schülern)
Schülerinnen und Schüler, die in eine Relaisklasse zugewiesen werden	12. partnersprachliches Schuljahr (in einer Schule des anderssprachigen Kantonsteils)
Berufsvorbereitendes Programm (Zusammenziehen von Schülerinnen und Schülern)	Betriebsbesichtigungen
	Von den Eltern verlangte Schulkreis- oder Schulhauswechsel (namentlich aus Sprachgründen)
	Schulkreiswechsel im Rahmen des Programms «Sport-Kunst-Ausbildung»

<sup>1)</sup> In der Orientierungsstufe kann den Eltern ein Betrag von maximal 400 Franken pro Kind und Schuljahr in Rechnung gestellt werden, um die Kosten für eine Studienreise ins Ausland oder für ein Lager im Rahmen einer Projektwoche mit frei wählbaren Angeboten zu decken.

<sup>2)</sup> Zum Beispiel: Schülerinnen und Schüler, die von einem Lager ausgeschlossen werden und den Unterricht in einem anderen Schulkreis besuchen müssen

---

## 4 Fahrpersonal – Fahrzeuge

---

### 4.1 Rechtsgrundlagen

- > Bundesverordnung vom 19. Juni 1995 über die Arbeits- und Ruhezeit der berufsmässigen Motorfahrzeugführer und -führerinnen (ARV 1)
- > Bundesverordnung vom 6. Mai 1981 über die Arbeits- und Ruhezeit der berufsmässigen Führer von leichten Personentransportfahrzeugen und schweren Personenwagen (ARV 2)
- > Bundesverordnung vom 27. Oktober 1976 über die Zulassung von Personen und Fahrzeugen zum Strassenverkehr (VZV)
- > Bundesverordnung vom 19. Juni 1995 über die technischen Anforderungen an Strassenfahrzeuge (VTS)
- > Verkehrsversicherungsverordnung des Bundes vom 20. November 1959 (VVV)
- > Bundesverordnung vom 15. Juni 2007 über die Zulassung von Fahrzeugführern und Fahrzeugführerinnen zum Personen- und Gütertransport auf der Strasse (Chauffeurzulassungsverordnung, CZV)

### 4.2 Definition der Gewerbmässigkeit eines Transports (Art. 3 Abs. 1bis ARV 2)

Als berufsmässig gelten Fahrten, die regelmässig von einer Führerin bzw. einem Führer oder mit einem Fahrzeug durchgeführt werden und mit denen ein wirtschaftlicher Erfolg erzielt werden soll. Regelmässig sind Fahrten, wenn sie in Zeitabständen von weniger als 16 Tagen mindestens zweimal durchgeführt werden. Der wirtschaftliche Erfolg gilt als gegeben, wenn für die Fahrt ein Fahrpreis zu entrichten ist, der die Fahrzeugkosten und den Auslagenersatz der Fahrzeugführerin oder des Fahrzeugführers übersteigt. Beispiel: Eine Transportunternehmung oder eine Person, die aufgrund eines Vertrags mit einer Gemeinde, einer Schule, einer privaten Institution usw. gegen Bezahlung Schülertransporte durchführt.

### 4.3 Besonderheiten der Schülertransporte

Für Schülertransporte ist eine kantonale Bewilligung erforderlich (Art. 7 Bst. b VPB, SR 745.11).

Unabhängig davon, ob es sich um berufsmässige oder nicht berufsmässige Transporte handelt oder ob sie mit schweren oder leichten Fahrzeugen durchgeführt werden, unterliegt die Beförderung von Schülern weder der ARV 1 noch der ARV 2, da sie als Sonderform des Linienverkehrs gilt, sofern sie den Bestimmungen der Genehmigung entspricht (Strecken, Art der Passagiere usw.). Als Sonderformen des Linienverkehrs gelten die regelmässige Beförderung bestimmter Gruppen von Fahrgästen unter Ausschluss anderer Fahrgäste.

#### 4.4 Sonderregelung für Unternehmen oder Personen, die gewerbmässig Schülerinnen und Schüler befördern<sup>2</sup>

Anz. Sitzplätze (ohne Führer)	Gesamtgewicht (in Tonnen)	Führerausweis vor 1. April 2003	Führerausweis ab 1. April 2003		Datenaufzeichnungsgerät (DAG) Fahrtschreiber (FS) Digitaler Fahrtschreiber (DFS)
			Umtausch in FAK	Neue Kategorie	
bis 8 Plätze	bis 3,5 t	D1 (beschr. auf Schülertran.)	D1 - Code 106 - Code 122 (B)	B + Code 121 (BPT)	DAG, FS oder DFS
9 bis 16 Plätze	bis 3,5 t	D1 (beschr. auf Schülertran.)	D1 - Code 106 - Code 122 (B)	D1	DAG, FS oder DFS
über 16 Plätze	bis 3,5 t	D1 (beschr. auf Schülertran.)	D1 - Code 106 - Code 122 (B)	D	DAG, FS oder DFS
bis 16 Plätze	über 3,5 t	D	D	D1	DAG, FS oder DFS
über 16 Plätze	über 3,5 t	D	D	D	DAG, FS oder DFS

#### 4.5 Sonderregelung für Schülertransporte mit auf Gemeinden oder Schulkreise lautenden Fahrzeugen (nicht gewerbmässige Personenbeförderung)

Anz. Sitzplätze (ohne Führer)	Gesamtgewicht (in Tonnen)	Führerausweis vor 1. April 2003	Führerausweis ab 1. April 2003		Datenaufzeichnungsgerät (DAG) Fahrtschreiber (FS) Digitaler Fahrtschreiber (DFS)
			Umtausch in FAK	Neue Kategorie	
bis 8 Plätze	bis 3,5 t	B	B	B	Nein
9 bis 16 Plätze	bis 3,5 t	D2	D1 - max. 3,5 t - Code 106	D1	Nein
über 16 Plätze	bis 3,5 t	D2	D1 - max. 3,5 t - Code 106	D	Nein
bis 16 Plätze	über 3,5 t	D	D	D1	DAG, FS oder DFS
über 16 Plätze	über 3,5 t	D	D	D	DAG, FS oder DFS

<sup>2</sup> Diese Regelung gilt auch für Unternehmen oder Personen, die gewerbmässig Menschen mit Behinderungen oder Arbeiterinnen und Arbeiter befördern.

---

## 4.6 Bestimmungen bezüglich des Fähigkeitsausweises

### 4.6.1 Grundsatz

Wer mit Gesellschaftswagen (Führerschein der Kat. D), Kleinbussen (Kat. D1) oder Lastwagen (Kat. C oder C1) Personen oder Güter transportieren will, muss zusätzlich zum entsprechenden Führerausweis den Fähigkeitsausweis für den Personen- und/oder Gütertransport erwerben und sich regelmässig weiterbilden.

Weitere detaillierte Informationen zum Fähigkeitsausweis sind unter [www.cambus.ch](http://www.cambus.ch) erhältlich. Die Bestellung des Fähigkeitsausweises erfolgt über die vorgenannte Website. Der Fähigkeitsausweis wird nur ausgestellt, wenn man im Besitz des Führerausweises im Kreditkartenformat (FAK) ist. Demzufolge muss der blaue Führerausweis gegen einen FAK umgetauscht werden.

### 4.6.2 Ausnahme

Berufsmässige Personentransporte mit einem leichten Motorfahrzeug (Fahrzeug mit höchstens 8 Sitzplätzen ausser dem Fahrersitz, für das ein Ausweis der Kat. B nötig ist) sind nicht der CZV unterstellt. Jedoch ist eine Genehmigung nach Art. 25 VZV (Code 121) erforderlich.

## 4.7 Anforderungen an die Ausstattung der Fahrzeuge

### 4.7.1 Sicherheitsgurte

Fahrzeuge, die ab dem 1. März 2006 immatrikuliert oder umgebaut wurden, müssen mit Sicherheitsgurten für alle Sitzplätze versehen sein.

### 4.7.2 Stehplätze

Stehplätze sind einzig bei Gesellschaftswagen und Kleinbussen des Linienverkehrs zulässig.

### 4.7.3 Kennzeichnung von Schulbussen

Kleinbusse und Gesellschaftswagen, die für Schülertransporte verwendet werden, dürfen vorne und hinten mit dem entsprechenden Kennzeichen versehen sein. Dieses muss verdeckt oder entfernt werden, wenn das Fahrzeug nicht für Schülertransporte verwendet wird (Anhang 4 Ziffer 7 VTS).



---

## 5 Haftung – Versicherungen

---

### 5.1 Rechtsgrundlagen

- > Gesetz vom 16. September 1986 über die Haftung der Gemeinwesen und ihrer Amtsträger
- > Gesetz vom 9. September 2014 über die obligatorische Schule (Schulgesetz, SchG)
- > Reglement vom 19. April 2016 zum Gesetz über die obligatorische Schule (SchR)
- > Verkehrsversicherungsverordnung des Bundes vom 20. November 1959 (VVV)
- > Reglement vom 17. Dezember 2002 über das Staatspersonal (StPR)

### 5.2 Aufgaben und Verantwortlichkeiten der Gemeinden

Nach den Artikeln 57 SchG und 10 bis 16 SchR ist es an den Gemeinden, die Schülertransporte zu besorgen. Entsprechend tragen sie auch die Verantwortung (Art. 18 Abs. 2 SchR). In diesem Rahmen haben die Gemeinden zudem die Pflicht, ausserhalb der zehnminütigen Aufsichtszeit vor und nach dem Unterricht, die von den Lehrpersonen übernommen wird, für die Aufsicht über die Primarschülerinnen und -schüler an der Schule während der Wartezeiten für einen organisierten Schülertransport zu sorgen (Art. 18 Abs. 3 SchR).

Das Schulreglement der Gemeinde bestimmt die Aufgaben des Gemeinderats wie z. B.:

- > Anerkennung eines unentgeltlichen Schülertransports aus Gründen der Länge oder der Gefährlichkeit des Weges;
- > Festlegung der Streckenführung und des Fahrplans;
- > Festlegung der nötigen Haltestellen an ungefährlichen Stellen;
- > Wahl der Transportunternehmung;
- > Gewährleistung der Überwachung bei Ankunft und Abfahrt der Fahrzeuge bei der Schule;
- > allgemeine Überwachung der Sicherheit der Schulkinder während der Fahrt.

Die Gemeinde ist mit anderen Worten für den reibungslosen Ablauf der Schülertransporte verantwortlich. Die Direktion für Bildung und kulturelle Angelegenheiten (BKAD) empfiehlt den Gemeinden, eine Haftpflichtversicherung abzuschliessen, die die mit diesen Aufgaben verbundenen Risiken abdeckt.

Die gleiche Verantwortung trägt sie auch für die Organisation des Transports von einem Unterrichtsort zum anderen während der Unterrichtszeit, namentlich zum Unterricht in Turnen und Sport (Schwimmbad, Eisbahn, Skigebiet), gestalterischen Aktivitäten und Religion.

### 5.3 Versicherungen

In Bezug auf die Versicherungen hängt die Situation von der Art des Transports ab, den die Gemeinden eingerichtet haben.

#### 5.3.1 Gewerbsmässige Beförderung durch Unternehmen oder Person

Die mit dem Fahrzeug und der Fahrerin bzw. dem Fahrer verbundenen Versicherungen (Haftpflicht-, Kasko-, Unfallversicherung, eventuell Insassen-Unfallversicherung) werden vom Transportunternehmen abgeschlossen. Die Gemeinde kann Einsicht in die Versicherungsverträge und die unter Punkt 5.5.3 genannten Dokumente verlangen. Das Unternehmen ist für die Fahrerin oder den Fahrer und den Zustand des Fahrzeugs haftbar.

#### 5.3.2 Beförderung durch die Gemeinde mit Bus und Fahrerin oder Fahrer der Gemeinde

Die Gemeinde schliesst die Versicherungen für die Fahrerinnen und Fahrer und dem Fahrzeug selbst ab (Haftpflicht-, Kasko-, Unfallversicherung, eventuell Insassen-Unfallversicherung). Sie ist für die Fahrerin oder den Fahrer als Gemeindeangestellten und den Zustand des Fahrzeugs haftbar. Sie wählt eine vertrauenswürdige Person aus, die für den Schülertransport rundum geeignet ist.



---

### 5.3.3 Beförderung durch Eltern

Eltern, die bereit sind, Schülerinnen und Schüler in ihrem Privatfahrzeug zu befördern, müssen die entsprechenden Versicherungen abschliessen (Haftpflicht-, Kasko-, Unfallversicherung, eventuell Insassen-Unfallversicherung) und haben Anrecht auf eine Entschädigung, sofern der Weg zwischen Wohnort und Schulort als zu lang oder besonders gefährlich anerkannt wurde (vgl. Punkt 3.2.1).

## 5.4 Im Schadenfall

Allfällige Schäden an Drittpersonen werden in erster Linie von der Haftpflichtversicherung des fehlbaren Fahrzeughalters übernommen. Die Insassen der betroffenen Fahrzeuge sind ebenfalls durch diese Versicherung gedeckt. Eine Insassen-Unfallversicherung kann die Leistungen der Haftpflichtversicherung ergänzen. In Ergänzung zur Unfallversicherung der Fahrzeugführerin oder des Fahrzeugführers deckt sie zudem die Schäden, welche die Fahrzeugführerin oder der Fahrzeugführer erleidet. Es ist indes nötig, sich bei den Versicherungsgesellschaften nach deren allgemeinen Geschäftsbedingungen erkundigen.

Die Haftpflichtversicherung des Halters des fehlbaren Fahrzeugs oder jede andere Versicherung (z. B. die Unfallversicherung), die den Geschädigten entschädigt hat, könnte bei grober Fahrlässigkeit die Fahrerin oder den Fahrer in Regress nehmen oder sogar die Gemeinde, indem sie diese für den Schaden haftbar macht, den der Transporteur bei der Ausführung seiner Arbeit verursacht hat. Die Gemeinde kann sich allerdings schützen, indem sie Entlastungsbeweise anführt: Sie haftet nicht für Schäden, wenn sie nachweisen kann, dass sie angesichts der Umstände die nötige Sorgfalt hat walten lassen, um den Schaden abzuwenden, oder dass auch bei Anwendung der nötigen Sorgfalt der Schaden nicht hätte verhindert werden können. Eine allfällige Haftung der Gemeinde schliesst eine persönliche Haftung der Fahrzeugführerin, des Fahrzeugführers oder einer Drittperson nicht aus.

Die strafrechtlichen Folgen eines allfälligen Unfalls sind im Strassenverkehrsgesetz festgelegt. Die strafrechtliche Haftung ist eine persönliche Haftung, die nur vom Schuldigen, meist der Fahrzeugführerin oder dem Fahrzeugführer, übernommen werden kann.

## 5.5 Besondere Fälle

### 5.5.1 Beförderung durch Lehrpersonen

Lehrpersonen, die in Ausübung ihrer Funktion und mit Genehmigung der Vorgesetzten gelegentlich Kinder in ihrem privaten Fahrzeug fahren, können im Fall eines Fahrzeugschadens bei der EKSD Antrag auf Entschädigung stellen. Diese deckt, nach Abzug von 200 Franken, die Gesamtheit oder einen Teil des Schadens bzw. der Franchise und eines allfälligen Bonusverlustes bei der Kaskoversicherung. Bei Grobfahrlässigkeit ist eine Entschädigung ausgeschlossen (Art. 130 StPR). Im Falle von Schäden an Dritten ist die Lehrperson durch ihre Fahrzeughaftpflichtversicherung gedeckt. Die EKSD erstattet der Lehrperson die Franchise und den Bonusverlust, wobei die Fälle von Grobfahrlässigkeit vorbehalten bleiben.

### 5.5.2 Beförderung durch Eltern bei schulischen Aktivitäten

Es können Vereinbarungen zwischen der Gemeinde und den Eltern, die Schulkinder befördern, abgeschlossen werden, insbesondere wenn die Eltern diesen Dienst nicht nur gelegentlich leisten. So kann sich die Gemeinde bereit erklären, den betroffenen Eltern im Fall eines Schadens, der am eigenen Fahrzeug oder gegenüber anderen verursacht wird, die ganze Franchise oder einen Teil davon und einen allfälligen Bonusverlust bei der Privatversicherung zu übernehmen, auch wenn die Haftbarkeit nicht erwiesen ist.

Gemeinden, die regelmässig Eltern nicht nur für den Schülertransport, sondern auch für andere schulische Aktivitäten (als Leiter, Begleitperson, Koch, Pflegefachperson) usw. einsetzen, können eine globale Haftpflichtversicherung zur Deckung von Schäden abschliessen, welche die Eltern gegenüber anderen verursachen.

---

### 5.5.3 Transporte in Autobussen

Wenn Gemeinden ein privates Unternehmen damit beauftragen, ihre Schulkinder in ein Ski- oder Schullager zu transportieren, können sie aus Sicherheitsgründen verlangen, dass:

- > das beauftragte Unternehmen eine gültige Zulassungsbewilligung für den Personenverkehr vorweist;
- > das eingesetzte Fahrzeug idealerweise nach dem 30. September 1999 in Verkehr gesetzt wurde und damit über ein Antiblockiersystem (ABS) und Sicherheitsgurten auf allen Sitzplätzen verfügt;
- > die Fahrzeugführerin oder der Fahrzeugführer vor der Abfahrt seinen Führer- und seinen Fähigkeitsausweis («Ausweis 95») vorweist.

Darüber hinaus können die Schulbehörden dank des Fahrzeugausweises sicherstellen, dass die letzte technische Kontrolle nicht länger als ein Jahr zurückliegt.

---

## 6 Einrichtungen – Sicherheit – Unfallverhütung

---

### 6.1 Rechtsgrundlagen

- > Gesetz vom 9. September 2014 über die obligatorische Schule (Schulgesetz, SchG)
- > Reglement vom 19. April 2016 zum Gesetz über die obligatorische Schule (SchR)
- > Mobilitätsgesetz vom 5. November 2021 (MobG)
- > Mobilitätsreglement vom 20. Dezember 2022 (MobR)
- > Strassenverkehrsgesetz des Bundes vom 19. Dezember 1958 (SVG)
- > Verkehrsregelnverordnung des Bundes vom 13. November 1962 (VRV)
- > Signalisationsverordnung des Bundes vom 5. September 1979 (SSV)

### 6.2 Der Schulweg, ein wichtiger Teil des Kinderalltags

Sich zu Fuss oder auf dem Velo zur Schule oder zur Bushaltestelle zu begeben ist in jeder Hinsicht wertvoll für die Kinder. Der Transport im Auto sollte die Ausnahme sein, weil die zahlreichen Fahrzeuge, die vor den Eingängen der Schulen verkehren, die Schulkinder einer Gefahr aussetzen und Immissionen zur Folge haben.

Es ist wichtig, dass Kinder im Rahmen ihres Alltags die Erfahrung des Schulweges machen können. Sie lernen so, ihre Zeit einzuteilen, und sie können ausserdem ihre Umwelt erforschen. Sie lernen auch, wie sie sich als zu Fuss oder auf dem Velo verhalten müssen.

Wenn sich die Kinder zu Fuss oder mit dem Velo zur Schule begeben, ist dies ganz im Sinne des Freiburger Programms «Ich ernähre mich gesund und bewege mich ausreichend» für 2018–2021, das eine regelmässige körperliche Aktivität empfiehlt, um ein gesundes Umfeld zu schaffen und so nichtübertragbaren Krankheiten vorzubeugen sowie die Risikofaktoren für Übergewicht und Fettleibigkeit bei Kindern und Jugendlichen zu verringern.

### 6.3 Die Grenzen des Kindes als Verkehrsteilnehmer

Wegen ihrer geringen Grösse und eingeschränkten visuellen Wahrnehmungsfähigkeiten sehen Kinder herannahende Fahrzeuge oft nur schlecht. Ausserdem können Kinder Distanzen nur schlecht einschätzen und die Quelle eines Geräusches nur mit Mühe orten. Kinder sind darüber hinaus zu impulsiv, als dass sie sich zu Fuss oder auf dem Velo perfekt verhalten könnten. Und schliesslich darf nicht vergessen werden, dass grosse Unterschiede zwischen verschiedenen Kindern im gleichen Alter bestehen können.

Aus all diesen Gründen liegt die Verantwortung für die Vermeidung von Unfällen eindeutig bei der erwachsenen Person, die das Fahrzeug führt; diese muss die Reaktion eines Kindes vorwegnehmen, indem sie die Geschwindigkeit reduziert und jederzeit bereit ist, anzuhalten. Der erwachsenen Person muss auch bewusst sein, dass die Kinder lernen, erst loszulaufen, wenn die Räder stillstehen. Am Fussgängerstreifen ist deshalb immer vollständig anzuhalten; die Kinder sollten nicht mit Handzeichen ermuntert werden, die Strasse schon vorher zu überqueren.

Eltern, die der Meinung sind, dass ihr Kind fähig ist, den Schulweg allein zurückzulegen, können ihm jedoch eine grosse Unterstützung sein, indem sie ihr Kind in einer ersten Phase begleiten und auf dem Weg die möglichen Gefahren erklären. Die Lernfortschritte können dabei von Kind zu Kind variieren. Diese Lernphase in Begleitung der Eltern erlaubt es dem Kind, das richtige Verhalten zu lernen, sich mit dem Schulweg vertraut zu machen und die für den Schulweg benötigte Zeit richtig einzuschätzen (die Gefahr eines Unfalls steigt, wenn das Kind rennt, weil es verspätet ist).

Bei geringer Sicht, insbesondere bei schlechtem Wetter oder im Winter, müssen die Kinder so gekleidet sein, dass sie gut sichtbar sind (helle Kleider und reflektierende Materialien).

---

Kinder ahmen die guten, aber auch die schlechten Verhaltensweisen der erwachsenen Personen nach. Diese müssen sich deshalb sowohl für die eigenen Kinder als auch für die anderen vorbildlich verhalten. Wenn eine erwachsene Person die Strasse bei Rotlicht oder ausserhalb des Fussgängerstreifens überquert und nichts Schlimmes passiert, schliesst das Kind daraus, dass es dies ebenfalls tun darf.

## 6.4 Streckenführung und Haltestellen des Schulbusses

In diesem Kapitel werden die wichtigsten Hinweise und Vorgaben betreffend Verkehr und bauliche Einrichtungen aufgeführt.

### 6.4.1 Streckenführung – Fahrplan

Die Sicherheit der Streckenführung geht bei der Festlegung des Fahrplans vor. Auch sollte ohne zu zögern ein etwas längerer Weg gewählt werden, wenn die Sicherheit der Kinder so besser gewährleistet werden kann.

Bei der Festlegung der Streckenführung für den Schulbus ist dem Standort der Haltestellen eine besondere Beachtung zu schenken. Die Haltestellen müssen die Wohnquartiere optimal erschliessen (möglichst in einem Umkreis von rund 300 m) und sich dort befinden, wo möglichst sichere Fussgängerverbindungen zusammenlaufen.

Allgemein gilt aus Sicherheitsgründen, dass bei der Bestimmung der Haltestellen bzw. der Streckenführung Strassen mit geringer Bedeutung für den Strassenverkehr (Erschliessungsstrassen) vorzuziehen sind.

### 6.4.2 Haltestellen

Die Halte der Schulbusse sollen vorrangig an den Haltestellen des Linienverkehrs (städtische und regionale Buslinien) erfolgen. Fehlt eine solche Haltestelle, kann eine schulbuseigene Haltestelle definiert werden, wobei diese weder durch Markierungen noch durch eine Tafel kenntlich gemacht werden muss.

Die Bushaltestellen sind nach Möglichkeit ausserhalb der Fahrbahn vorzusehen. Dabei müssen der Typ des Fahrzeugs (Länge, Ausladungen), die Sichtweiten (z. B. bei Einmündungen), die allenfalls notwendigen Manöver (möglichst keine Wendemanöver und kein Rückwärtsfahren) und der Unterhalt (namentlich im Winter) berücksichtigt werden.

Auf Erschliessungsstrassen mit wenig Verkehr sind Fahrbahnhaltestellen zulässig, sofern folgende Anhaltesichtweiten (Wahrnehmung durch die Fahrzeuge auf der Strasse) eingehalten werden: 20 m bei 30 km/h, 50 m bei 50 km/h, 70 m bei 60 km/h und 110 m bei 80 km/h (Quelle: VSS 40 273a, Juni 2010).

In der Nähe eines Fussgängerstreifens sollen die Busse möglichst nach dem Fussgängerstreifen halten, damit sie die Fussgängerinnen und Fussgänger für die Automobilisten (in beide Richtungen) nicht verdecken.

Für eine Schulbushaltestelle auf einer Kantonsstrasse muss die Gemeinde vorgängig eine Bewilligung beim Tiefbauamt einholen.

### 6.4.3 Warteraum

Die Haltestellen müssen über einen Warteraum verfügen, dank dem die Schulkinder an einem sicheren Ort und ohne die anderen Fussgängerinnen und Fussgänger zu stören auf den Bus warten können. Befindet sich die Haltestelle auf einem Platz, kann auf dem Boden eine Linie markiert werden, hinter der die Kinder warten müssen, bis der Bus stillsteht.

Die Warteräume müssen sich in jedem Fall ausserhalb der Fahrbahn befinden. Sie müssen komfortabel sein (Belag, Neigung usw.) und gross genug, um alle Schulkinder aufnehmen zu können. Die Warteräume sollten nach Möglichkeit beleuchtet und mit einem Unterstand ausgestattet sein.

Es können auch sichere Veloparkplätze eingerichtet werden, wobei bei der Ausgestaltung darauf zu achten ist, dass die ankommenden oder wegfahrenden Velofahrerinnen und -fahrer die anderen Personen nicht behindern.

---

#### 6.4.4 Ein- und Aussteigen

Die Kinder warten, dass der Bus anhält, bevor sie sich ihm nähern. Sie lassen die Passagiere aussteigen, bevor sie einsteigen, und vermeiden Rempelen.

Die Fahrzeugführerin oder der Fahrzeugführer achtet bei der Türschliessung darauf, dass sämtliche Kinder ein- oder ausgestiegen sind. Er fährt erst los, wenn alle Kinder sitzen und angeschnallt sind.

Automobilistinnen und Automobilisten dürfen gekennzeichnete Schulbusse, die halten, um die Kinder ein- oder aussteigen zu lassen, und die Warnblinklichter eingeschaltet haben, nur langsam und besonders vorsichtig überholen. Nötigenfalls müssen sie anhalten.

#### 6.4.5 Im Bus

Die Schulkinder müssen angeschnallt sitzen bleiben. Sie dürfen die Fahrzeugführerin oder den Fahrzeugführer in keiner Weise stören.

#### 6.4.6 Nach der Abfahrt des Busses

Fehlen Fussgängerstreifen, warten die Kinder hinter dem Bus, bis dieser abfährt, ehe sie die Strasse überqueren (bessere Sicht). Hat es einen Fussgängerstreifen, benützen sie ihn. Auch wenn sie bei Fussgängerstreifen Vortritt haben, dürfen sie nicht einfach draufloslaufen.

### 6.5 Schulweg zu Fuss

#### 6.5.1 Planung

Laut Artikel 17a SchG müssen die Gemeinden dafür sorgen, dass die von den Schülerinnen und Schülern benutzten Schulwege für Fussgängerinnen und Fussgänger nicht besonders gefährlich sind. Wenn nötig treffen sie bauliche und organisatorische Massnahmen, um die Sicherheit und Praktikabilität dieser Routen zu verbessern. Andernfalls gilt Artikel 17 SchG.

Bei einer Gesamtrevision des Ortsplans (OP) ist die Frage der Schulwege zu analysieren. Dies gilt namentlich bei der Einzonung von neuen Quartieren.

Die geplanten Einrichtungen (Trottoirs, Veloanlagen, Umbau von Knoten, Zonen mit reduzierter Geschwindigkeit) müssen im Gemeinderichtplan aufgeführt sein.

#### 6.5.2 Beurteilung der Gefährlichkeit des Schulweges

Die Gemeinden befinden nach Artikel 14 SchR über die Gefährlichkeit des Schulweges. Sie können hierfür ein spezialisiertes Büro oder die Beratungsstelle für Unfallverhütung (bfu) beiziehen. Auch das Amt für Mobilität kann der Gemeinde bei der Validierung ihrer Planung beratend zur Seite stehen oder zwischen Gemeinde und Privatpersonen schlichten.

Bei der Beurteilung der Gefährlichkeit des Schulweges müssen folgende Elemente berücksichtigt werden: die Eigenheiten der Strasse (Kategorie, Breite, Sichtverhältnisse), die Unfallrate, der motorisierte Verkehr (durchschnittlicher Tagesverkehr, Geschwindigkeiten) und die Eigenheiten der Fussgängerverbindung (Beleuchtung, seitliche Hindernisse, Querungen, Neigung usw.).

In der Regel wird diese Analyse strassenabschnittsweise vorgenommen. Wird ein Abschnitt des Schulweges als gefährlich eingestuft, so gilt der gesamte Schulweg als gefährlich.

#### 6.5.3 Empfehlungen zur Route

Der kürzeste Weg ist nicht unbedingt der sicherste. Bei einer Verlängerung der Strecke von über 20 % ist die Verbindung jedoch nicht mehr attraktiv (Quelle: VSS 640 070 von Februar 2009).

Schulwege auf einem Trottoir mit Standardabmessungen können nicht als «besonders gefährlich» eingestuft werden, auch wenn sie an bestimmten Stellen gewisse Schwierigkeiten aufweisen (z. B. Strassenquerung).

Schulwege auf der Fahrbahn (Mischnutzung) sind grundsätzlich nur auf Erschliessungsstrassen zulässig. Der Gemeinderichtplan gibt Auskunft über die Kategorie der Strassen.

---

Für die Sicherheit der Fussgängerinnen und Fussgänger müssen auf der gesamten Strecke folgende Anhaltesichtweiten eingehalten werden: 20 m bei 30 km/h, 50 m bei 50 km/h, 70 m bei 60 km/h und 110 m bei 80 km/h (Quelle: VSS SN 40 090b von Juli 2001).

Eine Strasse, die nur auf einer Seite günstige Bedingungen bietet (z. B. Vorhandensein eines Banketts), kann durchaus für eine Fussgänger Verbindung vorgesehen werden.

Durch Markierungen gekennzeichnete Fussgängerlängsstreifen bieten im Vergleich zu einer baulichen Trennung der Fussgängerbereiche (z. B. Trottoir) keinen ausreichenden Schutz. Sie werden deshalb nur als Übergangslösung bis zum Bau eines definitiven Trottoirs geduldet.

Die Fussgänger Verbindung muss so definiert werden, dass die Strassen vorrangig bei Fussgängerstreifen überquert werden können. In Tempo-30-Zonen sind Fussgängerstreifen einzig in der Nähe von Schulen zulässig. Dort, wo keine Fussgängerstreifen markiert sind, und ausserorts muss die Querung der Strasse an den Orten mit guten Sichtverhältnissen erfolgen.

#### 6.5.4 Pedibus

Mit dem Pedibus, dem Schulbus zu Fuss, werden die jüngeren Kinder Schritt für Schritt darauf vorbereitet, den Weg zur Schule allein zu gehen: Die Kinder gehen gemeinsam zu Fuss zur Schule, von einem Erwachsenen geführt, wobei die Eltern der eingeschriebenen Kinder die Begleitung abwechslungsweise übernehmen.

Route, Haltestellen und Fahrpläne werden von den Eltern festgelegt.

Seit 2010 informiert die Freiburger Koordinationsstelle (ein Ableger der Westschweizer Koordinationsstelle) über dieses Konzept und fördert das Einrichten, Betreiben und Aufrechterhalten von Pedibus-Linien im gesamten Kanton.<sup>3</sup>

Zur Information der Eltern, die eine Pedibus-Linie ins Leben rufen wollen oder die ihr Kind einschreiben möchten, stellt die Koordinationsstelle nützliche Dokumente gratis zur Verfügung. Sie gibt zudem Auskunft über die Unfall- und Haftpflichtversicherung der bfu für Begleitpersonen.

#### 6.5.5 Schulpatrouilleendienst

Die Gemeinde kann bei Bedarf bei der Kantonspolizei um die Erlaubnis. Verkehrshelferinnen und Verkehrshelfer einzusetzen, ersuchen, um namentlich in der Nähe der Schulen, wenn der Unterricht beginnt oder endet, den Kindern zu helfen, die Hauptstrassen auf besonders stark frequentierten Fussgängerstreifen (viele Kinder und hohes Verkehrsaufkommen) sicher zu queren.

Die Verkehrsregelung durch Verkehrshelferinnen und Verkehrshelfer (Erwachsene) bedarf der Bewilligung der Kantonspolizei. Diese trifft die erforderlichen Anordnungen: Sie kann ihre Befugnisse auch an die örtliche Polizeibehörde delegieren (Art. 67 Abs. 3 SSV).

Die Kantonspolizei bildet die Verkehrshelferinnen und Verkehrshelfer aus, stellt ihnen die adäquate Ausrüstung (namentlich Sicherheitswesten) zur Verfügung und informiert die Gemeinde über die Kollektivunfall- und Haftpflichtversicherung des TCS.

### 6.6 Schulweg auf dem Velo

Schulen haben rechtlich keine Möglichkeit, zu verhindern, dass Kinder mit dem Velo zur Schule kommen.

Das Velo bietet zahlreiche Vorteile: Der Schulweg lässt sich schneller zurücklegen. Zudem verleiht das Velofahren den Kindern eine höhere Selbstständigkeit, es ist positiv für ihre Gesundheit und körperliche Verfassung und es macht Spass.

Grundsätzlich dürfen Kinder ab dem vollendeten sechsten Altersjahr alleine auf Hauptstrassen Velo fahren (Art. 19 SVG). Sie müssen aber die nötigen Fähigkeiten und Kompetenzen erlangen, um sich mit dem Velo zur

---

<sup>3</sup> Pedibus Fribourg-Freiburg: <http://www.pedibus.ch/pages-cantonaux/pedibus-fribourg-freiburg>

---

Schule zu begeben, d. h., sie müssen ihr Gleichgewicht halten, vorausschauend denken, situationsgerecht und wirkungsvoll bremsen sowie beim Abbiegen über die Schulter nach hinten blicken und die Hand ausstrecken können, ohne zu schlenkern. Zudem müssen sie sich korrekt und problemlos in den Verkehr einfügen können, die Verkehrsregeln kennen usw. Die Lernfortschritte können dabei von Kind zu Kind variieren und hängen namentlich davon ab, wie oft das Kind üben kann.

Zwar ist das Velofahren keiner Prüfung unterworfen, doch führt die Kantonspolizei für Freiburger Schülerinnen und Schüler der 6H (Kinder im Alter von 10 Jahren) einen Velokurs (1 Lektion Theorie und 1 Lektion Praxis) durch.

Es ist wichtig, dass das Kind für den Schulweg über ein Velo verfügt, das der Grösse des Kindes entspricht und korrekt ausgerüstet ist (Bremsen, Beleuchtung, Rückstrahler). Des Weiteren muss das Kind einen Velohelm tragen. Wie beim Schulweg zu Fuss gilt auch hier: Bevor sich ein Kind alleine mit dem Velo auf den Schulweg macht, empfiehlt es sich, ihn mit dem Kind gemeinsam einzuüben. Am besten begleiten Eltern anfänglich ihre Kinder mit dem Velo.

Auf Strassen darf nicht nebeneinander gefahren werden. Sind Radstreifen und Radwege vorhanden, müssen sie benutzt werden. Sind keine vorhanden, dürfen Kinder bis 12 Jahre auf Fusswegen, Trottoirs und in Fussgängerzonen Velo fahren. Sie müssen ihre Geschwindigkeit und ihr Fahrverhalten den Umständen anpassen. Insbesondere müssen sie auf die Fussgängerinnen und Fussgänger Rücksicht nehmen und ihnen den Vortritt lassen.

Der Schulweg kann bis zur Schule oder Bushaltestelle auf dem Velo zurückgelegt werden, sofern es sich um Strassen mit einem geringen Verkehrsaufkommen handelt. Es wird empfohlen, bei den Schulen und gegebenenfalls bei den Bushaltestellen sichere Veloparkplätze vorzusehen.

Stark befahrene Strassen müssen möglichst auf Fussgängerstreifen überquert werden, wobei das Kind absteigt und die Strasse zu Fuss überquert.

Nach dem Vorbild des Pedibus kann auch ein Velobus organisiert werden. In Gruppen zu fahren erhöht nämlich die Sicherheit im Verkehr. Einzelheiten sind unter [www.velobus.ch](http://www.velobus.ch) zu finden.

## **6.7 Trotinetts, Rollschuhe und ähnliche Geräte**

Nach Artikel 50 VRV dürfen fahrzeugähnliche Geräte (Trotinetts, Rollschuhe usw.) an folgenden Orten als Verkehrsmittel verwendet werden: auf den für die Fussgänger bestimmten Verkehrsflächen, auf Radwegen sowie auf der Fahrbahn von verkehrsberuhigten und verkehrsarmen Strassen. Es ist rechtswidrig, den Kindern für den Schulweg die Verwendung dieser Geräte zu verbieten.

Dabei gelten in jedem Fall die für den Fussverkehr anwendbaren Verkehrsregeln. Zudem muss den Fussgängerinnen und Fussgängern der Vortritt gewährt werden.

Den Eltern wird auch hier empfohlen, sicherzustellen, dass ihr Kind ein Helm trägt und das Gerät beherrscht.

## **6.8 In der Nähe von Schulen**

In der Nähe von Schulen müssen die für Fahrzeuge (Schulbus, Strassenverkehr) bzw. Fussgängerinnen und Fussgänger reservierten Flächen sorgfältig voneinander abgegrenzt werden, um die Überwachung und Organisation zu vereinfachen und vor allem die Sicherheit aller Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmer zu gewährleisten.

### **6.8.1 Bushaltestelle**

Die Bushaltestelle muss sich in unmittelbarer Nähe der Schule befinden (gilt insbesondere für Schulklassen der Stufen 1–8H), sodass die Schulkinder keine Strasse überqueren müssen, um zur Schule zu gelangen.

Wenn sich die Haltestelle an einer Buslinie befindet und eine Überquerung erforderlich ist, muss die Gemeinde die Notwendigkeit einer sicheren Überquerung beurteilen.

---

Diese Zone muss gross genug sein, um allenfalls nötige Wendemanöver zuzulassen. Allerdings müssen Wendemanöver und Rückwärtsfahrten möglichst vermieden werden, weil sie unfallträchtig sind.

Die Zone muss gross genug sein, um bei Bedarf von grösseren Bussen (z. B. Busse für Lager- und Studienreisen) benutzt werden zu können.

### 6.8.2 Veloparkierung

In der nahen Umgebung der Schulen werden sichere Veloparkplätze empfohlen. Der Bedarf an Abstellfeldern wird gemäss VSS-Norm 40 065 von März 2019 ermittelt. Sie müssen möglichst nahe beim Gebäudeeingang sein und sind im Idealfall überdeckt.

Auch für fahrzeugähnliche Geräte (Trottinets usw.) sind bei einer entsprechenden Nachfrage Einrichtungen für das Abstellen in Betracht zu ziehen.

### 6.8.3 Kurzzeitparkierungsmöglichkeiten

Grundsätzlich sollten Gemeinden Kurzzeitparkplätze vermeiden, da sie dazu beitragen, die Attraktivität von Elterntaxis zu erhöhen. Sie verschärfen die Unsicherheit in der Umgebung von Schulen, da sie den Strassenverkehr und den Fussverkehr behindern, und zwar auch für ihre eigenen Kinder. Wenn jedoch ein begründeter Bedarf besteht, dann ist die Lage und Ausgestaltung solcher Parkplätze für Eltern, die ihre Kinder mit dem Auto zur Schule fahren, von grosser Bedeutung.

Die Kurzzeitparkplätze für das Bringen oder Abholen der Kinder dürfen sich nicht in den Warte- und Durchgangszonen der Kinder befinden. Um attraktiv zu sein, ohne die Sicherheit in der Nähe der Schulen zu beeinträchtigen, müssen sie:

- > an einem Ort sein, der zur Schule eine vernünftige und angepasste Distanz aufweist (empfohlen: 300 m) und über eine sichere Fussgängerverbindung mit dem Schulhaus verbunden ist (damit die Kinder diesen letzten Abschnitt alleine gehen können), und der auch mit einem Kinderwagen und für Personen (auch Kinder) mit Behinderungen zugänglich ist;
- > dergestalt sein, dass ein Minimum an Manövern für das Parkieren nötig ist (damit wird die Sicherheit, der aufgrund ihrer geringen Körpergrösse gefährdeten Kinder erhöht);
- > in Bezug auf ihre Lage und Ausgestaltung so sein, dass sie den Strassenverkehr nicht behindern.

### 6.8.4 Signalisation und Markierung

Die Einrichtung einer speziellen Zone (Tempo-30-, Begegnungs- oder Fussgängerzone) im Schulhausbereich kann die Sicherheit erhöhen.

- > In Tempo-30-Zonen muss besonders vorsichtig und rücksichtsvoll gefahren werden. Die Höchstgeschwindigkeit beträgt 30 km/h.
- > In Begegnungszonen sind Fussgängerinnen und Fussgänger gegenüber den Fahrzeugführern vortrittsberechtigt; sie dürfen jedoch die Fahrzeuge nicht unnötig behindern. Die Höchstgeschwindigkeit beträgt 20 km/h.
- > Fussgängerzonen sind den Fussgängerinnen und Fussgängern und den Benützern von fahrzeugähnlichen Geräten vorbehalten. Wird ausnahmsweise beschränkter Fahrzeugverkehr zugelassen (etwa für Schulbusse), darf höchstens im Schrittempo gefahren werden. Eine solche Ausnahme wird mit einer Zusatztafel signalisiert.

Auf Hauptstrassen sollte die Wirksamkeit einer Blinklichtanlage oder des Signals «Achtung Kinder» nicht überschätzt werden. Diese können nämlich das Kind in falsche Sicherheit wiegen und dazu führen, dass es sich weniger vorsichtig verhält. Sie können zudem die Autofahrerinnen und -fahrer ablenken oder bei ihnen zu einem Gewöhnungseffekt führen, der die Wachsamkeit vermindert. Solche Signale müssen deshalb sparsam und gezielt aufgestellt werden.



---

## 6.9 Mobilitätspläne für Schulen

Nach dem Vorbild des Mobilitätsmanagements in Unternehmen wird das Erstellen von Mobilitätsplänen für Schulen empfohlen. Damit soll die Mobilität der Schülerinnen und Schüler in einer Gemeinde unter Berücksichtigung der verschiedenen Quartiere, Transportmittel und Sicherheitsanforderungen geplant werden.

Diese Mobilitätspläne haben eine multimodale Verkehrsbestandesaufnahme als Grundlage und umfassen Ziele und Massnahmen für einen sicheren Schulweg und die Förderung des Langsamverkehrs. Mit den Mobilitätsplänen wird zuhanden der Schülerinnen und Schüler sowie deren Eltern in Abhängigkeit vom Wohnort definiert, welche Verkehrsmittel und Strecken benutzt werden sollten. Mobilitätspläne sind mit anderen Worten für die Gemeinden ein äusserst nützliches Planungs- und Kommunikationsinstrument.

Beim Erstellen der Mobilitätspläne kann ein partizipativer Ansatz gewählt werden, an dem die Kinder und Lehrpersonen teilnehmen und der es erlaubt, ihre Bedürfnisse und Erwartungen besser zu identifizieren, aber auch, sie für ein sicheres Verhalten auf dem Schulweg zu sensibilisieren (pädagogischer Aspekt).

Das Amt für Mobilität steht zur Verfügung, um die Gemeinde bei der Erstellung eines Plans für die Schulmobilität zu begleiten.

---

## 7 Kontakt

---

- > Personenbeförderung: kantonale Bewilligungen

Jean-Luc Telley, stellvertretender Dienstchef  
[jean-luc.telley@fr.ch](mailto:jean-luc.telley@fr.ch), T + 41 26 304 14 22  
Amt für Mobilität MobA  
Reichengasse 32, 1701 Freiburg  
T +41 26 304 14 33, [www.fr.ch/moba](http://www.fr.ch/moba)

- > Fahrpersonal – Fahrzeuge

Thomas Waeber, Abteilungsleiter Technik  
[thomas.waeber@ocn.ch](mailto:thomas.waeber@ocn.ch), T +41 26 484 55 06  
Amt für Strassenverkehr und Schifffahrt ASS  
Tafersstrasse 10, Postfach 192, 1707 Freiburg  
T +41 26 484 55 55, [www.ocn.ch](http://www.ocn.ch)

- > Anrecht auf unentgeltlichen Transport – Haftung – Versicherungen

Sandra Galley, juristische Beraterin  
[sandra.galley@fr.ch](mailto:sandra.galley@fr.ch), T +41 26 305 12 21  
Direktion für Bildung und kulturelle Angelegenheiten BKAD  
Generalsekretariat  
Spitalgasse 1, 1701 Freiburg  
T +41 26 305 12 02, [www.fr.ch/bkad](http://www.fr.ch/bkad)

- > Einrichtungen – Sicherheit – Unfallverhütung

Karen Schmid, wissenschaftliche Mitarbeiterin  
[karen.schmid@fr.ch](mailto:karen.schmid@fr.ch), T + 41 26 304 14 38  
Amt für Mobilität MobA  
Reichengasse 32, 1701 Freiburg  
T +41 26 304 14 33, [www.fr.ch/moba](http://www.fr.ch/moba)

Raphael Hermann, Chef-Wm, Chef Intervenierende in Verkehrserziehung  
[educationroutiere@fr.ch](mailto:educationroutiere@fr.ch), T + 41 26 305 20 22  
Verkehrspolizei: Verkehrserziehung  
Postfach, 1701 Freiburg  
T +41 26 305 20 00, [www.fr.ch/de/sjsd/pol/praevention/verkehrserziehung](http://www.fr.ch/de/sjsd/pol/praevention/verkehrserziehung)

# 8 Anhang

## 8.1 Argumentarium zum Thema Schülertransporte und CZV



Schweizerische Eidgenossenschaft  
Confédération suisse  
Confederazione Svizzera  
Confederaziun svizra

Département fédéral de l'environnement,  
des transports, de l'énergie et de la communication DETEC  
Office fédéral des routes OFROU

### Argumentaire au sujet des transports d'écoliers / d'ouvriers / de personnes handicapés et de l'OACP

#### Bases légales

Le principe suivant est applicable : les personnes titulaires de la catégorie D ou de la sous-catégorie D1 qui effectuent des transports de personnes doivent être titulaires du certificat de capacité (art. 2, al. 1, OACP). L'art. 3 OACP énumère les exceptions. Contrairement aux dispositions de l'OTR<sup>1</sup> et de l'OCTV<sup>2</sup>, le caractère « professionnel » n'est pas un critère à prendre en considération pour l'appréciation de la subordination à l'OACP. Ce qui est déterminant, c'est le contexte dans lequel les transports sont réalisés.

L'obtention du certificat de capacité est requise pour pouvoir effectuer des transports de personnes avec des véhicules de plus de 8 places assises, hormis le siège du conducteur.

L'obtention d'un certificat de capacité n'est pas requis pour :

- les courses privées<sup>3</sup>,
- les véhicules avec une vitesse maximale autorisée jusqu'à 45 km/h,
- l'armée, la police, les services du feu, la douane, la protection civile,
- les courses d'essai ou de transfert,
- les cas d'urgence ou les mesures d'urgence,
- les courses d'apprentissage, d'exercice ou d'examen,
- le transport de matériel ou d'équipement nécessaires à l'exercice professionnel, pour autant que la conduite du véhicule ne représente en moyenne hebdomadaire pas plus de la moitié du temps de travail,
- le trafic interne.

Les transports d'écoliers au moyen de véhicules de plus de 8 places, hormis le siège du conducteur, ne sont pas considérés comme des cas d'exception. Par conséquent, un certificat de capacité doit être obtenu pour ce type de transports, indépendamment de la notion de transport professionnel. Ce principe est également valable pour les transports de personnes handicapées ou d'ouvriers.

Les personnes qui ont obtenu dans le cadre de l'échange du permis de conduire bleu contre le PCC, la sous-catégorie D1 avec le complément 106 3,5 tonnes sont également soumises aux règles de l'OACP, si elles effectuent des transports de personnes avec des véhicules de plus de 8 places, hormis le siège du conducteur, et pour autant qu'il ne s'agisse pas d'un type de transport prévu parmi les exceptions précitées. Le poids du véhicule n'est pas déterminant. Ce principe est également applicable pour les titulaires de permis de conduire bleu qui n'auraient pas effectué l'échange du permis et qui effectuent ce type de transports sur la base de la catégorie D2 de l'ancien droit.

Les titulaires de ces permis devront obtenir le certificat de capacité, s'ils entendent effectuer des transports d'écoliers, d'ouvriers ou de personnes handicapées. Dans ces cas, l'autorisa-

<sup>1</sup> Définition: [http://www.admin.ch/ch/f/rs/822\\_222/a3.html](http://www.admin.ch/ch/f/rs/822_222/a3.html)

<sup>2</sup> Définition: [http://www.admin.ch/ch/f/rs/744\\_11/a3.html](http://www.admin.ch/ch/f/rs/744_11/a3.html)

<sup>3</sup> Sont considérées comme "courses à caractère privé" les transports de personnes qui ont, indépendamment du but de la course, un lien personnel avec le conducteur.

---

tion reste limitée à des véhicules d'un poids maximal de 3,5 tonnes et aux seuls transports non professionnels.

Les dispositions des OTR 1 et 2 demeurent applicables, indépendamment de celles de l'OACP.

### **Autres arguments**

Les chauffeurs transportant des écoliers, des ouvriers ou des personnes handicapées endossent une responsabilité particulière. En effet et contrairement à des transports effectués à titre privé, les passagers ou leurs parents ne peuvent décider ni de la personne qui conduit le véhicule, ni s'ils souhaitent ou non se faire transporter ou faire transporter leur enfant par cette personne. Les passagers bénéficient d'une prestation - qu'ils doivent s'acquitter d'un paiement ou non - et sont tributaires du fait d'être transportés sûrement d'un point A à un point B. Par conséquent, ils ont légitimement le droit de disposer de conducteurs bien formés. Il serait en outre difficile d'accepter que l'OACP dispose que le chauffeur qui transporte des bananes ou de la ferraille soit mieux formé que celui qui transporte des personnes (en particulier des enfants) dans des bus scolaires.

Celui qui passe l'examen OACP pour le transport de personnes devra répondre à des questions dans les domaines suivants : dispositions sur la circulation routière, technique du véhicule, conduite du véhicule, transport de personnes, responsabilité du conducteur et comportement dans des situations exceptionnelles. La formation va en conséquence largement au-delà d'une formation "ordinaire" en vue de l'examen de conduite. Dans le cadre de la formation continue, les thèmes précités sont approfondis, actualisés et il y a des échanges entre participants aux cours en matière d'expériences vécues en pratique. La complexité croissante de la mobilité requiert une bonne formation initiale et une formation continue afin de pouvoir répondre aux exigences toujours plus fortes de la circulation routière.

Tous les sujets de l'OACP ne sont pas déterminants pour les transports d'écoliers, d'ouvriers ou de personnes handicapées, de sorte que les conducteurs concernés par ces types de transports ne sont pas toujours soumis aux règles de l'OTR, ce qui n'empêche que la formation continue puisse être articulée en fonction des besoins effectifs. Tous les domaines de formation proposent des sujets qui constituent une importante valeur ajoutée pour les transports d'écoliers, d'ouvriers ou de personnes handicapées : l'amélioration continue de la technique de conduite, le comportement vis-à-vis des passagers, le comportement en cas de situations conflictuelles, le comportement en cas d'accident ou de panne, par exemple. Il incombera aux centres de formation continue de proposer à ce groupe de conducteurs des cours taillés sur mesure.

Juin 2009

## 8.2 Sicherung der Schüler in den Fahrzeugen (Quelle: bfu\_2.224.02)

### 1. Responsabilité

Les ceintures de sécurité existantes doivent être portées pendant le trajet. Les conducteurs doivent s'assurer que les enfants de moins de 12 ans sont attachés correctement (cf. chap. IV.2.2).<sup>29</sup>

### 2. Sièges d'enfants obligatoires jusqu'à 12 ans ou 150 cm avec exceptions

#### 2.1. Dispositifs de retenue pour enfants

Il existe plusieurs systèmes de retenue pour enfants, dont les sièges coques, les coques avec système à élément de retenue, les rehausseurs de siège avec/sans appuie-dos et appuie-tête). Le dispositif approprié dépend du poids et de la taille de l'enfant:

- Groupe 0+: 0–13 kg (0–1,5 ans)
- Groupe 1: 9–18 kg (1–4 ans)
- Groupe 2/3: 15–36 kg (3,5–12 ans)

Illustration 2  
Etiquette sur le dispositif de retenue pour enfants



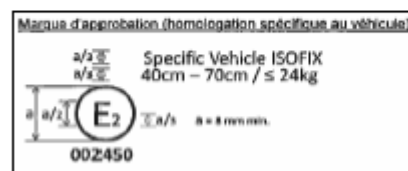
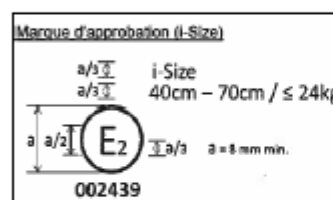
Les dispositifs de retenue du groupe 3 (22–36 kg) sont aussi appropriés pour les enfants qui pèsent plus de 36 kg.

Le dispositif de retenue pour enfants doit être homologué selon le règlement ECE n° 44/03 ou 04 (cf. Illustration 2).

Selon les instructions de l'OFROU du 16 décembre 2013, il est possible d'utiliser, depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2014, en plus des dispositifs de retenue pour enfants conformes au règlement ECE n° 44, ceux qui sont autorisés en vertu du règlement ECE n° 129 (cf. Illustration 3).

Les commerces spécialisés et le TCS vous donneront des informations détaillées sur les différents systèmes de retenue pour enfants (voir aussi la brochure du TCS/bpa sur les sièges d'enfants).

Illustration 3  
Marque d'approbation ECE n° 129



<sup>29</sup> Art. 3a, al. 1, OCR, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> avril 2010

## 2.2. Principe

Aux places équipées de ceintures de sécurité, les enfants de moins de 12 ans et mesurant moins de 150 cm doivent toujours être attachés par un dispositif de retenue pour enfant approprié<sup>30</sup>.

Les systèmes de retenue des groupes 1 (9–18 kg) et 2/3 (15–36 kg) entrent en ligne de compte pour les transports d'écoliers. Les rehausseurs de siège avec appui-dos offrent une sécurité optimale aux enfants de 4 à 12 ans. Cependant, un modèle sans appui-dos homologué selon le règlement ECE n° 44/03 ou 04 remplit aussi les exigences légales minimales.

Selon la loi, les enfants peuvent être transportés sur le siège avant, et ce, indépendamment de leur âge – il est crucial qu'ils soient correctement attachés.

Si le véhicule est équipé d'airbags, les dispositifs de retenue pour enfants placés dos à la route ne peuvent être utilisés à l'avant que si l'airbag est désactivé. Les dispositifs orientés vers l'avant sont autorisés aux places équipées d'airbags dans la mesure où le mode d'emploi du véhicule et du dispositif de retenue ne l'exclut pas. En présence d'airbags et en cas d'utilisation de dispositifs de retenue pour enfants, il faut absolument se conformer aux instructions du fabricant du véhicule et du siège d'enfant.

## 2.3. Exceptions

### Places assises équipées de ceintures abdominales

Une première dérogation à l'obligation d'employer un dispositif de retenue pour enfant s'applique aux places équipées uniquement de ceintures abdominales (ceintures à 2 points). C'est en partie le cas des

anciennes voitures de tourisme et des minibus pourvus de banquettes longitudinales. Seuls les enfants de moins de 7 ans doivent y être attachés par un dispositif de retenue pour enfant. Après, les ceintures de sécurité existantes suffisent<sup>31</sup>.

Concernant l'usage de dispositifs de retenue pour enfants sur des places équipées de ceintures abdominales, il y a lieu d'utiliser uniquement des systèmes homologués pour de telles places assises. Veuillez vous conformer aux instructions du fabricant du siège d'enfant. L'offre de sièges pour enfants arrimables avec une ceinture à deux points est relativement limitée. Si des enfants de moins de 7 ans doivent être transportés, il est conseillé de ne pas utiliser des véhicules pourvus de banquettes longitudinales pour le transport d'écoliers.

### Sièges de dimension réduite pour les enfants et autocars

Il existe une autre dérogation pour les sièges de dimensions réduites spécialement admis pour les enfants (décrits comme «places assises pour enfants» dans le permis de circulation) et dans les autocars. Dans ces cas-là, les dispositifs de retenue ne sont obligatoires que pour les enfants de moins de 4 ans. Après, les ceintures de sécurité existantes suffisent.<sup>32</sup>

L'annexe 1 de ce document donne une vue d'ensemble de l'équipement en ceintures de sécurité pour les véhicules affectés aux transports d'écoliers.

Vous trouverez de plus amples informations à ce propos sur le site Internet du TCS (<http://www.tcs.ch/fr/test-securite/tests/sieges-enfants/>) ou de l'OFROU.

<sup>30</sup> Art. 3a al. 4, phrase 1, OCR

<sup>31</sup> Art. 3a al. 4, phrase 2, OCR, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2013

<sup>32</sup> Art. 3a, al. 4, phrase 2, OCR