



LBO

DIEBUSUNTERNEHMEN

Mitglied im bdo



Sicherheit

Mit dem Bus sicher ans Ziel

Busglas vom Profi

**Ihr Bus in besten
Händen**

24 Standorte in Deutschland
und Österreich

**ZENTRALE
AUTOGLAS**

Busglas vom Profi

D-72336 Balingen | Rohrlochstraße 10

Fon +49 (0) 7433 90119-0 | Fax +49 (0) 7433 90119-14

E-Mail dispo-balingen@zentrale-autoglas.de

Notruf 0800/498 0000 | www.zentrale-autoglas.de



Mit dem Bus – Sicher ans Ziel!

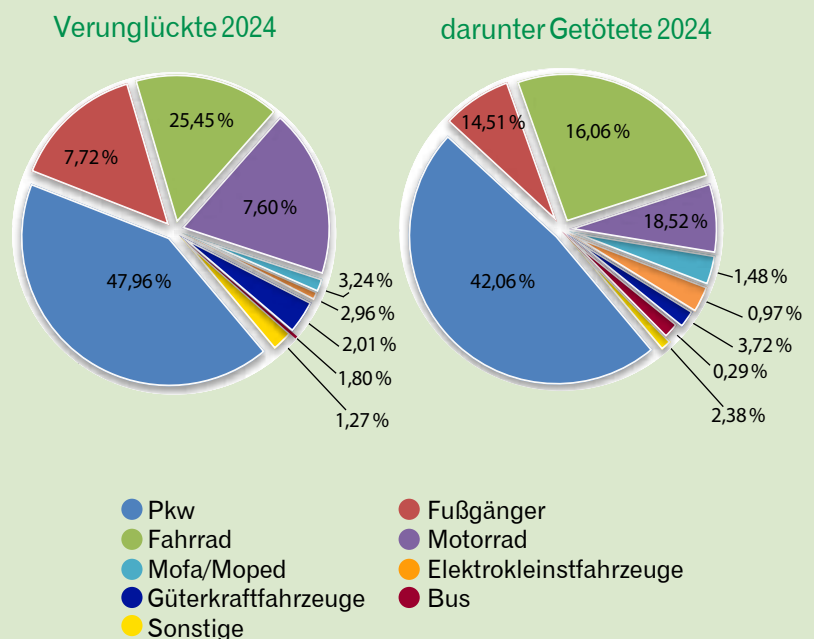
Der Omnibus ist absoluter Spitzenreiter bei der Verkehrssicherheit. Die Zahlen belegen nicht nur für Deutschland, sondern für ganz Europa: kein Verkehrsmittel bringt die Menschen sicherer ans Ziel.

Rund 5,5 Milliarden Passagiere fahren in Deutschland jedes Jahr mit dem Bus. Meist nutzen sie dieses Verkehrsmittel im öffentlichen Personennahverkehr, aber auch für Ausflüge oder die Fahrt in den Urlaub: Über 80 Millionen Fahrgäste sind jährlich mit einem Reisebus unterwegs.

Der Bus ist seit Jahrzehnten das sicherste Verkehrsmittel - die Zahlen des Statistischen Bundesamtes belegen dies alljährlich immer wieder neu. Nur mit 1,8 Prozent ist der Omnibus an Straßenverkehrsunfällen mit Personenschaden beteiligt, deutlich geringer als alle übrigen Verkehrsmittel auf der Straße.

Umfangreiche Sicherheitsmaßnahmen ermöglichen diesen Erfolg. Die moderne Bustechnik entspricht den höchsten Anforderungen an die Sicherheit im Reiseverkehr und Busfahrer sind zudem zu verantwortungsbewusstem Handeln ausgebildet. Rechtliche Bestimmungen schaffen darüber hinaus einen Rahmen, der das Risiko im Straßenverkehr so gering wie möglich hält.

Angezeigte Unfälle im Straßenverkehr nach Art der Verkehrsbeteiligung



Statistisches Bundesamt Wiesbaden, Juli 2025, Stat. Bericht Straßenverkehrsunfälle

Moderne Bustechnik

Moderne Busse verfügen über ein umfangreiches Sicherheitspaket mit einer ausgereiften Technik, die kontinuierlich weiterentwickelt wird. Reisebusse zeichnen sich serienmäßig durch elektronische Sicherheitskomponenten wie Antiblockiersystem (ABS), Antischlupfregelungen (ASR) und elektronische Fahrdynamikregelung aus. Drei separate Bremsysteme, die vierteljährlich überprüft werden, sind dabei Standard. Sie sind den unterschiedlichen Straßen- und Verkehrsverhältnissen angepasst und allen Anforderungen des Fahrbetriebs gewachsen. Die Fahrdynamikregelung bzw. das Elektronische Stabilitätsprogramm (ESP) ist ein aktives System zur Steigerung der Fahrsicherheit und Fahrstabilität. Dieses System unterbindet durch gezielte Bremseingriffe oder durch Anpassung des Drehmoments vom Motor ein Umkippen des Busses.

Tempobegrenzer auf 100 km/h sind seit 1994 in allen Bussen vorgeschrieben. Seit November 2015 kontrollieren Spurassistenten den Spurwechsel und sorgen durch ein Warnsignal dafür, dass der Fahrer den Bus auf Kurs hält. Seit 2015 ist bei neuen Bussen zudem ein Notbrems-Assistent (AEBS) vorgeschrieben, der im Notfall das Fahrzeug vor einem nahenden Hindernis automatisch abbremst.

Während es früher DIN-Normen und eigene Vorschriften in den EU-Mitgliedstaaten für Busse gab, wurden diese durch internationale Vorschriften abgelöst, den sogenannten UNECE-Regelungen. Diese stellen international harmonisierte technische Vorgaben für Kraftfahrzeughersteller dar. Sie beruhen auf einem Übereinkommen der Wirtschaftskommission für Europa der Vereinten Nationen mit derzeit rund 50 Vertragsparteien. Die Regelungen werden regelmäßig zwischen den Vertragsparteien in komplizierten Prozessen verhandelt und überarbeitet, auch um sie dem technischen Fortschritt anzupassen. Im Gegensatz dazu gibt es derartige internationale Vorschriften für den Schienenverkehr, mit dem der Bus häufig in Sicherheitsfragen verglichen wird, nicht.

Zahlreiche Änderungen der UNECE-Regelungen in Bezug auf die Sicherheit von Bussen sind seitdem auch aufgrund der Forderungen aus Deutschland vorgenommen worden:

■ Brennverhalten von Materialien im Innenraum (UNECE Nr. 118)

- seit 2016 strengere Vorgaben für Kabel und Isolierungen für neu zugelassene Fahrzeuge
- ab 2020 strengere Vorschriften zur Brennbarkeit von Innenraummaterialien

■ Allgemeine Konstruktionsmerkmale von KOM (UNECE Nr. 107)

- seit 2011 Brandmeldesysteme für den Motorraum von Neufahrzeugen vorgeschrieben
- seit 2015 müssen Rauch- und Temperaturdetektoren beispielsweise auch in Toilettenräumen installiert sein
- ab 2021 werden Feuerlöschanlagen im Motorraum für neu zugelassene Fahrzeuge Pflicht

■ Notbremsassistentensysteme (UNECE Nr. 131)

- neu zugelassene Fahrzeuge müssen seit November 2015 mit einem Notbremsassistentensystem ausgestattet sein
- ab November 2018 gelten strengere Vorgaben für Notbremsysteme in neu zugelassenen Fahrzeugen; die Aufprallgeschwindigkeit muss dann stärker reduziert werden

■ Spurhaltewarnsysteme (UNECE Nr. 130)

- neu zugelassene Fahrzeuge müssen seit November 2015 mit Spurverlassenswarnern ausgestattet sein

■ Elektronische Stabilitätsprogramme (ESP bzw. ESC)

- für neu zugelassene Busse seit November 2014 vorgeschrieben

■ Festigkeit des Aufbaus von Omnibussen (UNECE Nr. 66)

- strengere Vorgaben für Neufahrzeuge ab November 2017 für „Roll-over“-Unfallszenarien

Fahrerassistenzsysteme

Zahlreiche sicherheitsrelevante Fahrerassistenzsysteme sind seit 6.7.2022 Pflicht für neue Fahrzeugtypen in den EU-Mitgliedsstaaten.

Eine Ausstattungspflicht für alle neu zugelassenen Fahrzeuge folgt im Jahr 2024. Grundlage ist die überarbeitete „Verordnung zur allgemeinen Sicherheit“ (General Safety Regulation, EU-Verordnung 2019/2144). Die Verordnung betrifft vorerst nur Hersteller, die neue Fahrzeugtypen genehmigen lassen wollen. Erst zwei Jahre später müssen dann alle Neuzulassungen entsprechend ausgestattet sein.

Für die Fahrzeugklassen M2/M3 (Busse) werden zum 06. Juli 2022 folgende Assistenten für neue Fahrzeugtypen verpflichtend:

- Intelligenter Geschwindigkeitsassistent (ISA)
- Notbremslicht
- Rückfahrassistent

- Abbiegeassistent
- Warnsystem bei Müdigkeit und nachlassender Aufmerksamkeit (DDAW)
- Vorrichtung zum Einbau eines Alkohol-Interlock
- Schutz vor Cyberangriffen
- Reifendrucküberwachung (TPMS)
- Überwachung der Fahrer Verfügbarkeit (für automatisierte Fahrfunktionen)
- Für Neuzulassungen bereits verpflichtend sind für die Fahrzeugklassen M2/M3 außerdem:
- Spurhaltewarnsystem
- Hochentwickelter Notbremsassistent (AEBS) (Der AEBS zum Schutz von Fußgängern und Radfahrern ist erst ab 2024 verpflichtend!)

Busfahrer: Garanten für die Sicherheit

Die Bussicherheit hat auch eine menschliche Komponente: den Busfahrer und die Busfahrerinnen. Sie sind der entscheidende Sicherheitsfaktor.

Busfahrer sind bestens ausgebildet und verfügen neben dem regulären Führerschein über einen be-

sonderen Omnibusführerschein, der alle fünf Jahre verlängert wird und einen Gesundheitscheck sowie eine augenärztliche Untersuchung beinhalten. Ab dem 50. Lebensjahr müssen sich die Busfahrer/innen zusätzlich mindestens alle 5 Jahre einer eingehenden Untersuchung hinsichtlich Orientierungsleistung, Konzentrationsfähigkeit, Belastbarkeit und Reaktionsgeschwindigkeit unterziehen.

Zusätzlich muss das Fahrpersonal alle 5 Jahre eine Weiterbildung nachweisen, die im Führerschein mit der Schlüsselnummer 95 dokumentiert wird. Bei speziellen Sicherheits- und Fahrtrainings werden Busfahrer auf mögliche Gefahrensituationen vorbereitet und lernen, diese routiniert und sicher zu meistern.

Busfahrer haben einen sehr verantwortungsvollen Beruf, der ein hohes Konzentrationsvermögen erfordert und eine erhöhte Sorgfaltspflicht nach sich zieht. Aufgrund der besonderen Verantwortung haben der deutsche und europäische Gesetzgeber neben dem Arbeitszeitgesetz noch spezielle Lenk- und Ruhezeitenregelungen für das Fahrpersonal erlassen. An die-

IHRE ZUSAMMEN- HALTESTELLE.

Mit unseren Versicherten verbindet uns mehr als nur die Mitgliedschaft: Als Solidargemeinschaft für den ÖPNV bleibt unser Ziel stets die bestmögliche und günstigste Versicherung.

Und das bereits seit 1903.



HDN
HDNA

Gemeinsamkeit
ist unsere Stärke.

Haftpflichtgemeinschaft Deutscher Nahverkehrs- und Versorgungsunternehmen (HDN)
Haftpflichtgemeinschaft Deutscher Nahverkehrs- und Versorgungsunternehmen Allgemein (HDNA) VVaG
Arndtstraße 26 | 44787 Bochum | TELEFON 0234 3243-0 | TELEFAX 0234 3243-599
mitgliederbetreuung@hdna.de | www.hdn-online.de | www.hdna.de

se gesetzlich festgelegten Lenk- und Ruhezeiten müssen sich Berufskraftfahrer konsequent und ohne Ausnahme halten. Innerhalb eines Zwei-Wochen-Zeitraumes dürfen sie insgesamt höchstens 90 Stunden am Steuer sitzen; in einer Woche beträgt die Höchstlenkzeit 56 Stunden. Zwei Mal pro Woche darf ein Busfahrer höchstens zehn Stunden pro Tag fahren, ansonsten nur neun Stunden. Nach spätestens viereinhalb Stunden muss eine 45-minütige Pause eingelegt werden, wobei diese gesplittet werden kann. Pro Tag hat ein Busfahrer zwischen neun und zwölf Stunden Ruhezeit, pro Woche zusammenhängend 45 Stunden. Die wöchentliche Ruhezeit kann alle zwei Wochen auf 24 Stunden verkürzt werden. Hierfür muss dann aber ein entsprechender Ausgleich erfolgen. Die tägliche Ruhezeit sowie die verkürzte Wochenruhezeit dürfen im Fahrzeug verbracht werden, wenn dort eine Schlafkabine vorhanden ist. Die reguläre Wochenruhezeit darf nicht im Fahrzeug verbracht werden.

Die Einhaltung der Lenk- und Ruhezeiten wird streng kontrolliert. Fahrer müssen rückwirkend einen lückenlosen Arbeitszeitznachweis für 28 Tage vorlegen können. Die Höhe der Bußgelder ergibt sich aus dem Buß- und Verwarnungsgeldkatalog zum Fahrpersonalrecht. Sie richten sich von der Höhe danach, wie lange zum Beispiel die Überschreitung der Lenkzeit bzw. die Nichteinhaltung der Pausen und Ruhezeiten

gewesen ist. Bei vorsätzlicher Handlung werden die Bußgelder verdoppelt.

Daneben sind es auch die freiwilligen Maßnahmen der Omnibusunternehmen, die die hohe Sicherheit im Busverkehr garantieren. Busfahrer haben eine besondere Sorgfaltspflicht, die sich daraus ergibt, dass Ihnen täglich eine Vielzahl von Personen im Linien-, Schüler- und Reiseverkehr zur Beförderung anvertraut werden. Seit vielen Jahren schulen deshalb die Unternehmen regelmäßig ihr Fahrpersonal auch betriebsintern für ein sicheres und unfallfreies Fahren.

Säulen der Bussicherheit

Bussicherheit basiert auf vier Säulen: verantwortungsbewusste Unternehmer, gut ausgebildete Busfahrer, eine bestmögliche Sicherheitstechnik und präventives Verhalten. Jeder Aspekt steht unter rechtlichen und politischen Rahmenbedingungen. Die nationalen und europäischen Vorgaben unterliegen seit Jahren ständiger Weiterentwicklung und zunehmender Präzisierung.

Die Omnibushersteller und -betreiber setzen alles daran, dass der Bus auch in Zukunft das sicherste Verkehrsmittel bleibt.

Säulen der Bussicherheit

Verkehrsgerechtes Verhalten der Fahrgäste und der anderen Verkehrsteilnehmer

Unternehmen	Busfahrer	Omnibus	Prävention
• Berufszugangsverordnung • Fachkundeprüfung • PBefG-Genehmigungspflicht • Spätestens alle 10 Jahre Prüfung der persönlichen Zuverlässigkeit, finanziellen Leistungsfähigkeit und fachlichen Eignung • Arbeitsschutzvorschriften • Unfallverhütungsvorschriften • Tarifverträge • Betriebskontrollen durch die Gewerbeaufsicht, TÜV/Dekra, Berufsgenossenschaft • Fahrzeugkontrollen durch BAG, Polizei	• Spezieller Busführerschein • Führerscheinverlängerung alle 5 Jahre nur nach ärztlicher Untersuchung • Ab 50. Lebensjahr zusätzlich medizinisch-psychologische Untersuchung nötig • Jährliche arbeitsmedizinische Betreuung • Lenk- u. Ruhezeitvorschriften • Sorgfaltspflichten im Fahrdienst nach BOKraft • Kontrollgeräte • Weiterbildungspflicht alle 5 Jahre	• Jährliche Hauptuntersuchung • Vierteljährliche Sicherheitsprüfung • Drei unabhängig voneinander wirkende Bremssysteme • ABS • Antischlupfregelung • Retarder • Digitales Kontrollgerät • Tempobegrenzer auf max. 100 km/h • Sicherheitsgurte	• Unternehmensschulungen • Fahrerschulungen • Fahrsicherheitstrainings • Interaktives Stress-Präventionsprogramm • Professionelles Krisenmanagement für Notfälle • Seminare zu Lenk- und Ruhezeiten • Praktische Schulbuseinweisungen mit ABC-Schützen • Einsatz von Schulbusbegleitern, Schülerlotsen • Gestaltung / Kennzeichnung von Haltestellen

Rechtliche Rahmenbedingungen

Sicherheit hat Vorfahrt

Betrachtet man die Unfallstatistik, so ist der Bus seit Jahrzehnten das sicherste Verkehrsmittel. Die Zahlen und Analyse der Unfallstatistik des Statistischen Bundesamtes und die Studie „Verkehr in Zahlen“ des Bundesverkehrsministeriums belegen dies eindrucksvoll.

Langjährige statistische Untersuchungen weisen dem Bus eine Position weit vor anderen Verkehrsmitteln zu. Betrachtet man die Unfallzahlen der einzelnen Verkehrsträger im Verhältnis zu den zurückgelegten Kilometern und der Anzahl der beförderten Personen, ergibt sich, dass das Unfallrisiko mit dem Bus mit Abstand am geringsten ist.

Im Jahr 2024 entfielen 47,96 Prozent der Verunglückten im Straßenverkehr auf Personenkraftwagen. 25,45 Prozent verunglückten mit dem Fahrrad, 7,6 Prozent mit dem Motorrad und 3,24 Prozent mit dem Mofa/Moped. 7,72 Prozent der Verunglückten waren Fußgänger. Auf Güterfahrzeuge entfielen 2,01 Prozent. Busse waren mit 1,8 Prozent am seltensten am Unfallgeschehen beteiligt. Mit Elektrokleinstfahrzeugen verunglückten 2,96 %.

Auch die Zahl der tödlich Verunglückten ist 2024 beim Omnibus am niedrigsten. Nur 0,29 Prozent aller im Jahr 2024 getöteten Straßenverkehrsteilnehmer verunglückten mit dem Bus. Zum Vergleich: Beim Pkw waren es 42,06 Prozent, beim Motorrad 18,52 Prozent, zu Fuß 14,51 Prozent, 16,06 Prozent verunglückten mit dem Fahrrad und 3,72 Prozent entfielen auf Lkw.

Unfälle im Straßenverkehr nach Art der Verkehrsbeteiligung – Verunglückte Personen

	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	Anteil
Personenkraftwagen	219.874	212.984	207.493	159.082	162.615	173.388	180.336	176.383	47,96 %
Fußgänger	31.047	30.943	30.243	23.858	22.995	26.857	28.907	28.385	7,72 %
Fahrrädern	79.728	88.880	87.342	92.273	84.125	98.330	94.960	93.606	25,45 %
Motorrädern	29.180	31.419	27.927	26.045	24.142	26.932	26.480	27.934	7,60 %
Mofas, Mopeds	13.813	14.804	13.938	12.170	10.848	12.933	11.784	11.914	3,24 %
Elektrokleinstfahrzeug	–	–	–	–	4.887	7.427	8.425	10.886	2,96 %
Güterkraftfahrzeugen	9.620	9.483	8.910	7.117	7.739	7.913	7.658	7.329	2,01 %
Bussen	6.142	6.416	6.250	4.102	4.389	5.635	6.281	6.613	1,80 %
Sonstige	4.088	4.364	5.173	5.622	3.951	4.507	4.565	4.670	1,27 %
Insgesamt	393.492	399.293	387.276	330.269	325.691	363.922	369.396	367.783	100 %

darunter getötete Personen nach Art der Verkehrsbeteiligung

	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	Anteil
Personenkraftwagen	1.434	1.424	1.364	1.170	1.118	1.192	1.192	1.165	42,06 %
Fußgänger	483	458	417	376	343	368	437	402	14,51 %
Fahrrädern	382	445	445	426	372	474	446	445	16,06 %
Motorrädern	583	619	542	499	473	492	497	513	18,52 %
Mofas, Mopeds	59	78	63	53	56	57	53	41	1,48 %
Elektrokleinstfahrzeug	–	–	–	–	5	10	21	27	0,97 %
Güterkraftfahrzeugen	167	174	152	124	140	127	115	103	3,72 %
Bussen	22	9	7	10	5	8	16	8	0,29 %
Sonstige	50	68	56	61	50	60	62	66	2,38 %
Insgesamt	3.180	3.275	3.046	2.719	2.562	2.788	2.839	2.770	100 %

Quelle: Statistisches Bundesamt, Wiesbaden, Juli 2025, Stat. Bericht Straßenverkehrsunfälle



Sicherheitsgurte in Omnibussen – Ausrüstungs-, Anschnall- und Informationspflicht

Ausrüstungspflicht § 35a StVZO

Seit dem 1. Oktober 1999 müssen alle erstmals in den Verkehr kommenden Reisebustypen (sowie Mischbusse mit zugelassenen Stehplätzen nur im Gang) über 3,5 t mit Sicherheitsgurten ausgerüstet sein.

Die Ausrüstungspflicht gilt nicht für Kraftomnibusse, die sowohl für den Einsatz im Nahverkehr als auch für stehende Fahrgäste gebaut sind (§ 35a Abs. 6 StVZO). Für ältere Omnibusse gibt es keine Nachrüstungspflicht.

Achtung: Kleinbusse mit weniger als 9 Sitzplätzen (einschl. Fahrersitz) gelten als Pkw. Für diese Fahrzeuge besteht grundsätzlich Ausrüstungs- und somit auch Anschnallpflicht für Fahrer und Fahrgäste auf allen Plätzen! Dies gilt auch im Linienverkehr.

Allgemeine Ausrüstungsverpflichtung

Bei Kraftomnibussen und Kleinbussen über 3,5 t:

- Drei-Punkt-Gurte auf exponierten Sitzen
- Zwei-Punkt-Gurte auf anderen Sitzen i.V.m. energieabsorbierenden Sitzen

Bei Kraftomnibussen und Kleinbussen bis 3,5 t:

- Drei-Punkt-Gurte auf allen Plätzen

Ausnahmen von der allgemeinen Ausrüstungsverpflichtung

Linienbusse, die sowohl für den Einsatz im Nahverkehr als auch für stehende Gäste gebaut sind, müssen nicht mit Sicherheitsgurten ausgerüstet sein, das sind:

- Busse ohne besonderen Gepäckraum
- Busse mit Stehplätzen im Gang oder auf einer Fläche, die mindestens so groß wie 2 Doppelsitze ist
- Kombibusse mit Kinderwagenabstellplatz unabhängig davon, ob es sich um Großbusse über 3,5 t oder um Kleinbusse bis 3,5 t handelt.

Nachrüstungspflicht

Es besteht keine Nachrüstungspflicht mit Sicherheitsgurten für bereits im Verkehr befindliche Busse.



Anschnallpflicht § 21a StVO

Grundsätzlich gilt: Besteht Ausrüstungspflicht, besteht auch Anschnallpflicht, das heißt:

Vorgeschriebene Sicherheitsgurte müssen während der Fahrt angelegt werden! Dies gilt sowohl für den Fahrer als auch für die Fahrgäste!

Ausnahmen:

- Fahrten in Linien- bzw. Kombibussen bei denen stehende Fahrgäste zugelassen sind
- Betriebs- und Begleitpersonal während der Erbringung von Dienstleistungen
- Fahrgäste in Reisebussen über 3,5 t, die ihren Platz kurzzeitig verlassen

Achtung: Besteht keine Ausrüstungspflicht, sind aber dennoch Gurte im Bus eingebaut, besteht aufgrund des bloßen Vorhandenseins von Gurten keine Anschnallverpflichtung! Dies gilt sowohl für den Fahrer als auch für die Fahrgäste. Dennoch kann es im Falle eines Unfalles zu versicherungsrechtlichen Problemen kommen, wenn vorhandene Gurte nicht benutzt wurden. Wir empfehlen daher ihre Fahrer anzuweisen, schon zur eigenen Sicherheit, sich immer anzuschnallen, wenn Gurte vorhanden sind!

Informationseinrichtungspflicht des Unternehmers § 21 Abs. 2 BOKraft

Kraftomnibusse für die Sicherheitsgurte vorgeschrieben sind, müssen geeignete Informationseinrichtungen haben, die den Fahrgästen anzeigen, wann Sicherheitsgurte anzulegen sind. In Betracht kommen z.B. gut lesbare Aufkleber oder Schilder mit Gurtsymbol oder entsprechende elektronische Anzeigensysteme.

Informationspflicht des Busfahrers § 8 Abs. 2a Satz 1 BOKraft

In Ergänzung zu § 21 muss laut § 8 Abs. 2a Satz 1 der Fahrzeugführer dafür sorgen, dass den Fahrgästen durch geeignete Informationseinrichtungen angezeigt wird, wann Sicherheitsgurte anzulegen sind. Diese Pflicht wird erfüllt, wenn z.B. an allen hinteren Sitzlehnen Aufkleber mit Gurtsymbol angebracht sind.

Aktive Hinweispflicht des Busfahrers § 8 Abs. 2a Satz 2 BOKraft

Wenn Anschnallpflicht besteht, muss der Fahrzeugführer die Fahrgäste vor Fahrtantritt auf die Pflicht zum Anlegen von Sicherheitsgurten hinweisen.

Busfahrer sollten deshalb vor Antritt der Fahrt und nach jeder Pause mit Hilfe von Durchsagen auf die Anschnallpflicht hinweisen.

Keine Kontrollpflicht des Fahrzeugführers

Weder den Busunternehmer noch den Busfahrer treffen Kontrollpflichten. Schnallen sich Fahrgäste trotz erfolgtem Hinweis auf die Anschnallpflicht nicht an, muss der Fahrgast selbst im Kontrollfall das Bußgeld zahlen.

Bußgelder

- **Verstoß gegen Informationspflicht: Ordnungswidrigkeit nach § 45 BOKraft i.V.m. § 61 Abs. 1 PBefG**

Schuldhaft Verstöße des Unternehmers gegen die Informationspflicht bzw. fehlende Informationseinrichtungen nach § 45 Abs. 1 Nr. 5 und Abs. 2 Nr. 1 BOKraft in Verbindung mit § 61 Abs. 1 PBefG sind Ordnungswidrigkeiten und können mit einem Bußgeld belegt werden.

- **Verstoß gegen Anschnallpflicht: bußgeldbewährt (§ 49 Abs. 1 Nr. 20a StVO)**

Verstöße gegen die Anschnallpflicht sind bußgeldbewährt. Bei Nichtanlegen von vorgeschriebenen Sicherheitsgurten müssen neben dem Busfahrer auch die Fahrgäste mit einem Bußgeld von 30 Euro rechnen.



Kindersicherungspflicht

Bei Bussen über 3,5 t:

- Kinder können ohne spezielle Kindersicherungseinrichtungen (Kindersitz) mitgenommen werden (evtl. vorgeschriebene Gurte müssen aber angelegt werden).



Bei Bussen bis 3,5 t:

- Kindersitze sind für Kinder bis zum vollendeten 12. Lebensjahr und einer Größe von maximal 150 cm grundsätzlich vorgeschrieben, wenn eine Anschnallverpflichtung für Gurte besteht. Nach § 21 Abs. 1 StVO müssen sie geeignet und amtlich genehmigt sein.

Fahrzeugtyp	Anschnallpflicht	Kindersitzpflicht
Pkw	ja	ja
Kleinbusse bis 9 Sitzplätze (inkl. Fahrersitz)	ja	ja
Kleinbusse bis 3,5 t (mit über 9 Sitzplätzen)	ja, wenn Ausrüstungspflicht ¹	ja, wenn Anschnallpflicht ³
Reisebusse über 3,5 t	ja, wenn Ausrüstungspflicht ²	nein
Linienbusse über 3,5 t	nein	nein

¹ bei allen erstmals in den Verkehr kommenden Kleinbussen ab dem 1.10.2001, es sei denn Ausnahmen nach § 35a StvZO sowie § 21a StVO treffen zu

² bei allen erstmals in den Verkehr kommenden Großbussen ab dem 1.10.1999, es sei denn Ausnahmen nach § 35a StvZO sowie § 21a StVO treffen zu

³ Anschnallpflichten bestehen dann, wenn eine Ausrüstungspflicht besteht

Gesetzliche Grundlagen (auszugsweise) zur Ausrüstungs-, Anschnall- und Informationspflicht für Sicherheitsgurte in Omnibussen:

§ 21a Straßenverkehrsordnung (StVO) – Sicherheitsgurte, Schutzhelme

- (1) Vorgeschriebene Sicherheitsgurte müssen während der Fahrt angelegt sein. Das gilt nicht für [...]
4. Fahrten in Kraftomnibussen, bei denen die Beförderung stehender Fahrgäste zugelassen ist,
 5. das Betriebspersonal in Kraftomnibussen und das Begleitpersonal von besonders betreuungsbedürftigen Personengruppen während der Dienstleistungen, die ein Verlassen des Sitzplatzes erfordern,
 6. Fahrgäste in Kraftomnibussen mit einer zulässigen Gesamtmasse von mehr als 3,5 t beim kurzzeitigen Verlassen des Sitzplatzes.
- [...]

§ 21 Verordnung über den Betrieb von Kraftfahrunternehmen im Personenverkehr (BOKraft) - Verständigung mit dem Fahrzeugführer

- [...]
- (2) Kraftomnibusse, für die Sicherheitsgurte vorgeschrieben sind, müssen geeignete Informationseinrichtungen haben, die den Fahrgästen anzeigen, wann Sicherheitsgurte anzulegen sind.

§ 8 (BOKraft) – Verhalten im Fahrdienst

- [...]
- (2a) Im Verkehr mit Kraftomnibussen hat der Fahrzeugführer dafür zu sorgen, dass den Fahrgästen durch Informationseinrichtungen (§ 21 Abs. 2) angezeigt wird, wann Sicherheitsgurte anzulegen sind. Vor Fahrtantritt hat der Fahrzeugführer die Fahrgäste auf die Pflicht zum Anlegen von Sicherheitsgurten hinzuweisen, soweit eine solche Pflicht besteht.

[...]

Wirksamer Luftaustausch in Ihrem Bus

Aktuelle Erkenntnisse zur Bedeutung von Klimaanlage in Zeiten der Corona-Pandemie

Die Gesundheit der Fahrgäste hat für Busunternehmen und Fahrzeughersteller gleichermaßen höchste Priorität. Dies gilt in besonderem Maße im Falle einer weltweiten Pandemie wie Covid-19. Nach aktuellen Erkenntnissen verringert ein starker Luftaustausch das Risiko der Verbreitung von Viren über die Luft deutlich. Somit kommt bei ei-

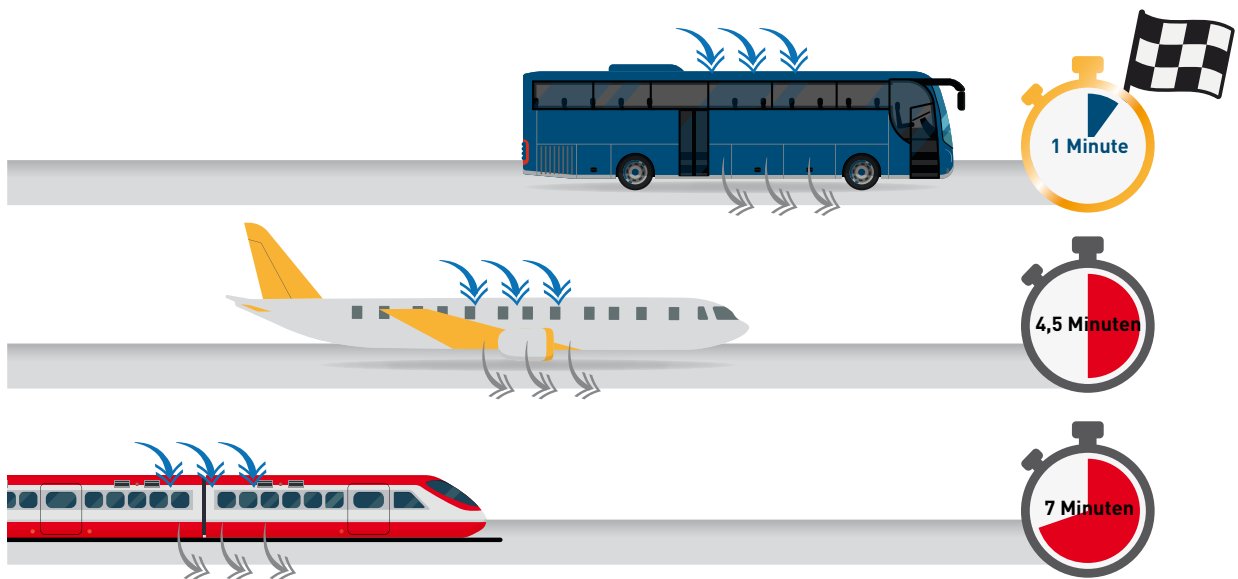
ner Fahrt mit dem Bus den Lüftungs- und Klimatisierungssystemen aktuell eine besondere Bedeutung zu.

Die in Bussen verbauten Lüftungs- und Klimatisierungssysteme sind permanent weiterentwickelt worden und erfüllen heute höchste technologische Standards.



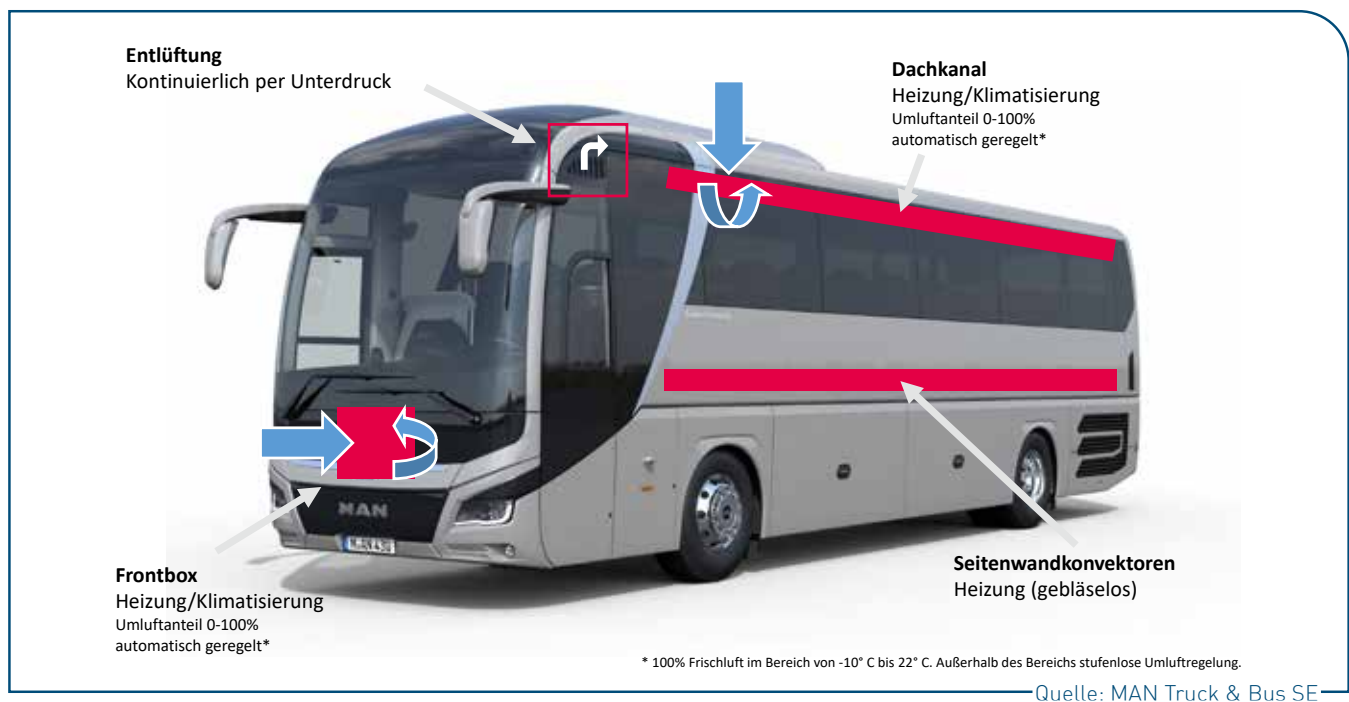
Reisebus schneidet beim Luftaustausch am besten ab

Die Luft im Reisebus wird 7x schneller als im ICE ausgetauscht und 4,5x schneller als in einem Flugzeug.*



* Hinweise: * je Wagon eines ICE 4; je Flugzeug vom Model 737-800 von Boeing

Quelle: Deutsche Bahn, bdo 2020 Stand: 09/2020



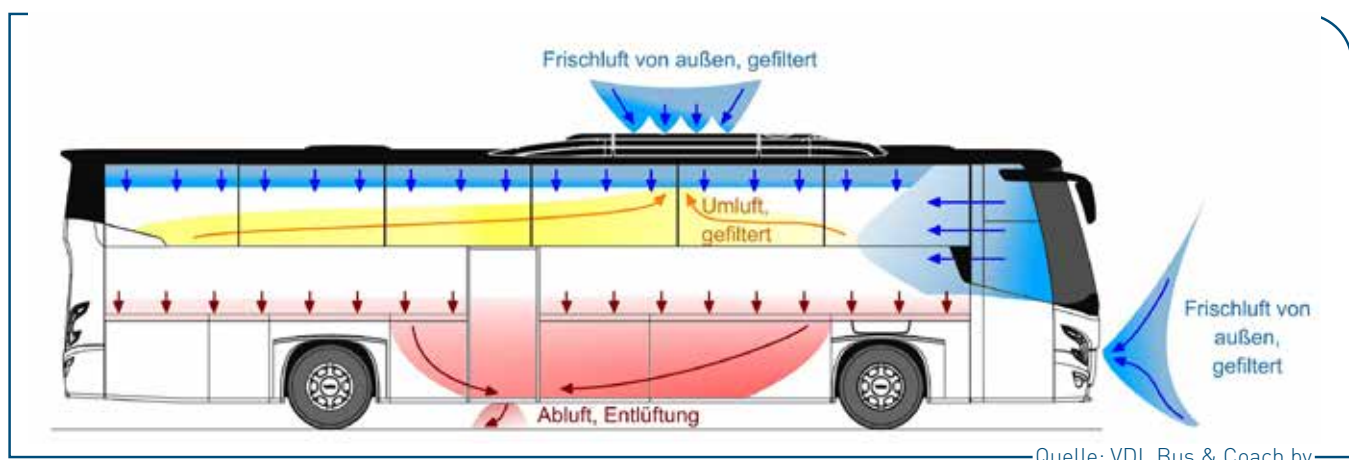
Leistungsstarke Klimasysteme sorgen für schnellen Luftaustausch

Europäische Reisebusse verfügen über sehr leistungsstarke Klimatisierungssysteme mit Be- und Entlüftungskanälen für einen hohen Luftdurchsatz, die im Zusammenspiel mit geschlossenen Türen und Fenstern ihre maximale Effizienz entfalten.

Die temperierte Luft mit hohem Frischluftanteil wird von oben eingeblasen und über ein effizientes Abluftsystem wieder aus dem Fahrzeug befördert. Hier werden gewaltige Luftmassen bewegt

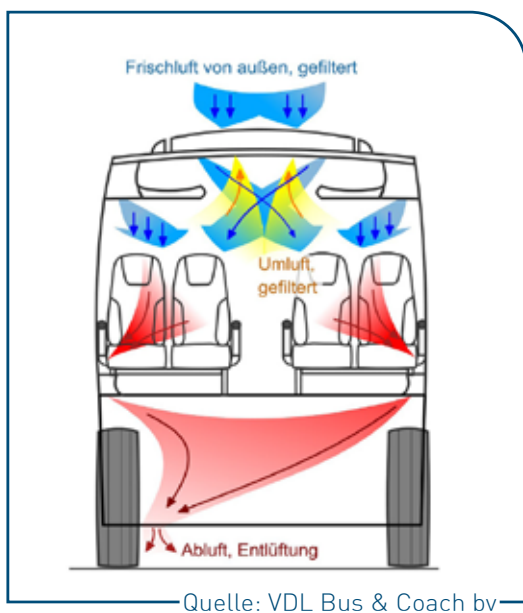
- bei einem 12m-Reisebus bis zu 7.000 m³/h und bei einem Doppelstockbus bis zu 13.000 m³/h. Um das zu veranschaulichen: in einem typischen Einfamilienhaus mit 150 qm und einer Raumhöhe von 2,5m befinden sich 375 m³ Luft. Durch einen Doppelstock-Bus gleitet also pro Stunde die Luftmenge von bis zu 35 Einfamilienhäusern.

Somit wird die gesamte Luft im Innenraum eines europäischen Reisebusses permanent ausgetauscht: im Lüftungsbetrieb erfolgt ein kompletter Luftaustausch häufiger als jede Minute und bei durchschnittlichen Temperaturen im Kühlbetrieb alle ein bis fünf Minuten.



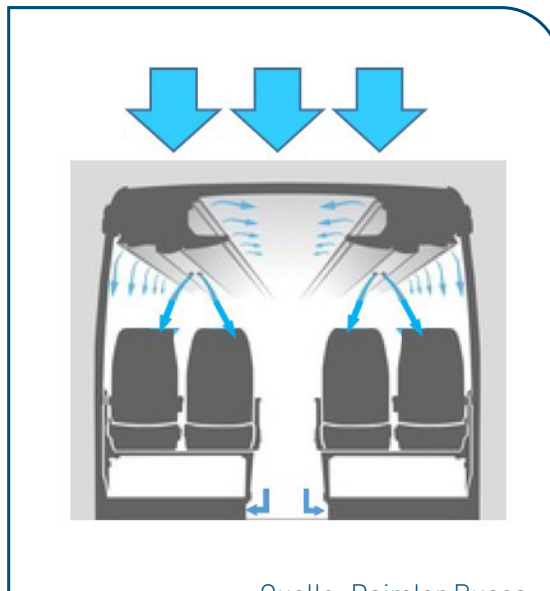
www.bdo.org

Hinzu kommt, dass sich in einem Reisebus eine überschaubare Anzahl an Personen auf ein vergleichsweise großes Gefäß verteilen: selbst bei einem mit 51 Personen vollbestuhlten und -besetzten Bus kommen noch ca. 1,2m³ Fahrgastraumvolumen auf jede Person.



Für Frischluft ist gesorgt

Die Klimaanlage führt im Automatikmodus programmgesteuert immer die fahrzeugspezifische größtmögliche Frischluftmenge zu, um ein Optimum aus Klimakomfort und Energieeffizienz zu erzielen.



Filter sorgen für zusätzliche Sicherheit

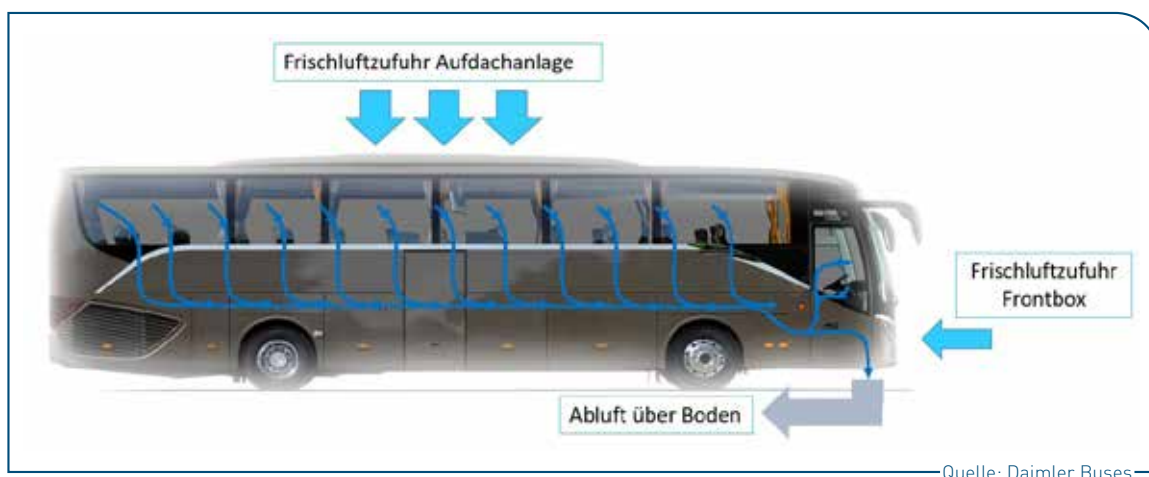
Die von außen aufgenommene Frischluft und der im Kühlbetrieb an heißen Tagen verbleibende Umluftanteil werden über hocheffiziente Filter gereinigt. Diese filtern Partikel ab einer Größe von 0,5 Mikrometer heraus. Tröpfchen, die das Virus bergen, oder Staubpartikel, an denen es anhaftet, können somit erfasst und gefiltert werden. Diese Filter werden mindestens alle sechs Monate getauscht.



Dieses Video demonstriert, wie effizient der permanente Luftaustausch per Klimaanlage funktioniert.

www.bdo.org

Bei Temperaturen um 23°C ist bei europäischen Reisebussen die Frischluftklappe auf einer Autobahn-Referenzstrecke zu 100% geöffnet, wobei bei den meisten Modellen technisch bedingt zwischen 1% und 15% Umluftanteil verbleiben.



Mercedes-Benz



Herausgeber: Bundesverband Deutscher Omnibusunternehmer (bdo) e.V.
Reinhardtstraße 25 | 10117 Berlin | Telefon: 030 / 240 89 - 300 | info@bdo.org

www.bdo.org

[illegible]

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

Redaktion: Monika Steffen

Stand: August 2025

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

Bildnachweise: Titelseite - © Anthonycz - Fotolia.com; S. 3 © M. Rosenwirth - Fotolia.com; Seite 6 unten - © Pavel Losevsky – Fotolia.com; S. 7, 8 - © bdo
Anzeigen: 2. Umschlagseite - Zentrale Autoglas; S. 5 - HDN | HDNA

© Landesverband Bayerischer Omnibusunternehmen e.V. (LBO)

