

Zeitschrift für

VERKEHRSS- RECHT

Redaktion Karl-Heinz Danzl, Christian Huber,
Georg Kathrein, Gerhard Pürstl

Dezember 2012

12

381 – 416

Beiträge

Die Verwendung von Kfz mit ausländischer Zulassung in Österreich

Johannes Stowasser ⌚ 384

Der Pistenrand als Einfahrtshindernis für Variantenfahrer und
„Pistenrückkehrer“ – Haftung des Pistenhalters für Dritte?

Johannes Stabentheiner ⌚ 389

Rechtsprechung

Kein Mitverschulden eines spielenden Kindes Verena Pronebner ⌚ 393

Räum- und Streupflicht der Anrainer trotz jahrzehntelanger
Räumung durch die Gemeinde ⌚ 395

Begriff „Ortsgebiet“ im Zusammenhang mit
Räum- und Streupflichten ⌚ 396

Judikaturübersicht Verwaltung

Parkhaus ist keine Landfläche und somit keine Straße ⌚ 403

Exorbitante Geschwindigkeitsüberschreitung muss auch
bei defektem Tacho auffallen ⌚ 404

Ausländische Rechtsprechung

Entscheidungen zum deutschen Schadenersatzrecht 2012/2
Christian Huber ⌚ 407

Kuratorium für Verkehrssicherheit

Schülertransport im Gelegenheitsverkehr

Daniela Knowles und Birgit Salamon ⌚ 412

Schülertransport im Gelegenheitsverkehr

Standortbestimmung für Österreich unter Ableitung von Reformvorschlägen

ZVR 2012/230

§ 30 f FamLAG;
BO 1994;
§ 17 Abs 2 a StVO

Schülerfreifahrt;
Schulbuslenker;
Schulbus

Der aktuelle Trend zu größeren Schulstandorten und der wachsende Bedarf an weiterführender Bildung führen dazu, dass der Schülertransport eine zunehmend größere Rolle spielt. Viele ländliche Gebiete sind dabei auf eine Schülerbeförderung im Gelegenheitsverkehr angewiesen, weil kein wirtschaftlich tragfähiger Linienverkehr eingerichtet werden kann. Im Schuljahr 2010/2011 wurden im Gelegenheitsverkehr rund 4.000 Fahrzeuge eingesetzt, die wöchentlich insgesamt 1.822.700 km zurücklegten. Grund genug, diese Schülertransporte genauer unter die Lupe zu nehmen, um aufzuzeigen, wo mit gezielten Reformen die Sicherheit der beförderten Schüler erhöht werden kann.

Von Daniela Knowles und Birgit Salamon

Inhaltsübersicht:

- A. Einleitung
- B. Unfallgeschehen
- C. Organisation von Schülertransporten im Gelegenheitsverkehr
 1. Organisatorische Abläufe
 2. Statistische Daten
- D. Reformvorschläge für den gewerblichen Schülertransport im Gelegenheitsverkehr
 1. Verpflichtende Aus- und Weiterbildung für Lenker von Schülertransporten
 2. 0,1-Promille-Grenze
 3. Obligatorische Alkohol-Wegfahrsperre (Alkohol-Interlock)
 4. Neuregelung des Vorbeifahrens an Schülertransporten in der Haltestelle

A. Einleitung

Viele ländliche Gebiete sind auf eine Schülerbeförderung im Gelegenheitsverkehr (gewerbsmäßige Beförderung von Personen mit Kraftfahrzeugen, die nicht im Kraftfahrlinienverkehr erfolgt, § 1 GelverKG¹⁾) angewiesen. Der vorliegende Artikel gibt einen Überblick über Rahmenbedingungen und statistische Daten zu Schülertransporten im Gelegenheitsverkehr sowie über die praktische Umsetzung dieser Transporte. Von Interesse sind dabei insbesondere Unfallgeschehen, Zuständigkeiten und Genehmigungsprozesse sowie Statistiken über die eingesetzten Fahrzeuge, die gefahrenen Strecken und über die transportierten Schüler. Diese Strukturdaten wurden mit Hilfe einer umfangreichen Recherche sowie Befragungen von allen wichtigen Informationsträgern (Bundesministerium für Wirtschaft, Familie und Jugend [BMWFJ], zuständige Finanzämter [Kundenteams „Freifahrten“], betroffene Verkehrsunternehmen, Schulbuslenker, Schüler) zusammengetragen. Im Anschluss werden Reformvor-

schläge für Schülertransporte im Gelegenheitsverkehr dargestellt.

B. Unfallgeschehen

In den letzten Jahren (2000 bis 2010) ereigneten sich laut Verkehrsunfallstatistik der Statistik Austria im Durchschnitt etwa 30 Unfälle im Schülertransport pro Jahr. Im Mittel ist dabei an jedem dritten Unfall ein mit Schülern besetzter Kleinbus oder Pkw und kein Omnibus beteiligt.

Unfälle im Schülertransport ereignen sich typischerweise im Ortsgebiet und auf dem Weg zur Schule. Sie führen am häufigsten zu Verletzungen in der Altersgruppe der 10- bis 14-Jährigen, gefolgt von der Gruppe der Fünf- bis Neunjährigen. Laut Schulwegunfallstatistik der Allgemeinen Unfallversicherung handelt es sich bei den Unfallfolgen meist um leichtere Verletzungen wie Prellungen, Quetschungen und Verstauchungen, die in erster Linie im Fahrzeug zustande kommen. Die Verkehrsunfallstatistik sowie die Schulwegunfallstatistik zeigen unabhängig voneinander, dass Oberösterreich (unter Berücksichtigung der Schüleranzahl je Bundesland) mit Abstand die höchsten Unfallzahlen aufweist.

Eine aktuelle KFV-Befragung von Sieben- bis 14-Jährigen (n = 65) – die mindestens dreimal wöchentlich den Schulbus nutzen – verdeutlicht jedoch, dass sich hinter diesen Statistiken zahlreiche Beinahe-Unfälle verbergen: 31% der befragten Schüler haben bei einer Fahrtdauer von bis zu 30 Minuten bereits mindestens eine Vollbremsung erlebt.

1) Gelegenheitsverkehrs-Gesetz 1996, BGBl I 1998/116 idF BGBl I 2012/50.

C. Organisation von Schülertransporten im Gelegenheitsverkehr²⁾

1. Organisatorische Abläufe

Die Schülerfreifahrt wird auf Grundlage des FamLAG³⁾ aus Mitteln des Familienlastenausgleichsfonds (FLAF) finanziert. Sie gilt für Schüler, die eine Bestätigung der besuchten Schule vorlegen und für die – sofern sie volljährig sind – weiterhin Familienbeihilfe bezogen wird (§ 30 f Abs 2 FamLAG). Gewährt wird die Schülerfreifahrt nur für Fahrten zwischen der Wohnung im Inland und der Schule, wenn keine andere Beförderung unentgeltlich in Anspruch genommen werden kann (§ 30 f Abs 4 FamLAG). Zuständig sind das BMWFJ (Aufsichts- und Weisungsrecht) und das Bundesministerium für Finanzen (BMF, Personal und Organisation).

Primär erfolgt die Schülerbeförderung durch Verkehrsunternehmen des öffentlichen Verkehrs (Linienverkehr), mit denen der BMWFJ entsprechende Verträge abschließt (§ 30 f Abs 1 FamLAG). Steht jedoch kein öffentliches Verkehrsmittel zur Verfügung, wird in der Regel ein Gelegenheitsverkehr eingerichtet: Nach § 30 f Abs 3 lit a FamLAG ist der BMWFJ ermächtigt, mit Verkehrsunternehmen, die Schüler im Gelegenheitsverkehr zu und von der Schule befördern, Verträge abzuschließen, wonach der Bund die Kosten für die Schülerbeförderung übernimmt. Voraussetzung ist, dass sich der Erziehungsberechtigte des zu befördernden Schülers verpflichtet, für diese Beförderung einen Pauschalbetrag in Höhe von € 19,60 pro Schuljahr an das Beförderungsunternehmen zu zahlen (entspricht dem Eigenanteil für Beförderung im Linienverkehr). Daneben kann der BMWFJ auch Gemeinden oder Schulerhalter die Kosten ersetzen, die ihnen bei der Durchführung von Schülertransporten entstehen (§ 30 f Abs 3 lit b FamLAG).

Die Notwendigkeit der Einrichtung eines Schülertransportes im Gelegenheitsverkehr ist durch den Schulerhalter beim zuständigen Finanzamt zu melden. In concreto wendet sich die Schulleitung oder die Gemeinde – dies nicht selten auf Wunsch der Eltern – an das Finanzamt, und zwar an das verantwortliche Kundenteam „Freifahrten“, in dessen Zuständigkeitsbereich die jeweilige Schule fällt. Fehlen geeignete öffentliche Verkehrsmittel (mehr als 2 km Entfernung zur nächsten Haltestelle) und ist die Wartezeit unzumutbar (mehr als eine Unterrichtsstunde), sind die Grundvoraussetzungen für eine Genehmigung erfüllt. Der volle Kilometersatz wird jedoch nur dann ausbezahlt, wenn die Mindestauslastung mit fünf Schülern auf der gesamten Beförderungsstrecke gegeben ist.

Der Großteil der auf Grundlage des § 30 f Abs 3 FamLAG finanzierten Schülerbeförderung (dh Gelegenheitsverkehr oder Kostenersatz an Schulerhalter bzw Gemeinden) entfällt auf gewerbliche Transporte im Gelegenheitsverkehr (94% der Schüler), wobei die Streckenverträge auf Empfehlungen hin abgeschlossen werden. Der Grund liegt in Folgendem: Die Finanzämter kennen die Busunternehmer der jeweiligen Region nicht oder nur kaum; die Schulerhalter hingegen verfügen meist über Referenzen, weshalb diese einen Vorschlag unterbreiten. In der Regel wird das vorgeschla-

gene Busunternehmen anschließend auch beauftragt. Die Vergabe von Streckenverträgen hängt somit von den Erfahrungen mit den ortsansässigen Busunternehmen, deren Bekanntheit sowie regionaler Nähe ab, während der angebotene Preis – insbesondere in dünn besiedelten Gebieten – eine untergeordnete Rolle spielt.

In den seltenen Fällen, in denen kein Verkehrsunternehmen gefunden werden kann, wird ein nicht gewerblicher Transport eingerichtet. Selbiger wird von Privatpersonen durchgeführt, wobei auch die Gemeinde selbst aktiv werden kann. Allerdings bedarf dies einer entsprechenden Deckung im Gemeindebudget, was nicht oft der Fall ist. Daher sind Fahrten durch Gemeindebedienstete oder Schulvertreter eher unüblich.

Die standardisierten Verträge zum Schülertransport können in drei Fallkonstellationen mit unterschiedlichen beteiligten Parteien abgeschlossen werden:

1. BMWFJ (Finanzamt) – Verkehrsunternehmen
2. BMWFJ (Finanzamt) – Schulerhalter, meist Gemeinde

Zwischen dem BMWFJ und dem Schulerhalter besteht entweder ein Vertrag oder der Schulerhalter stellt eine Kostenersatzforderung.

3. Bei Fahrgemeinschaften: Schulerhalter – Privatperson

Der Schulerhalter seinerseits hat einen Vertrag mit dem BMWFJ oder beantragt Kostenersatz.

Die praktische Umsetzung der Beförderung vereinbaren die beauftragten Verkehrsunternehmen direkt mit dem Schulerhalter und der Schulleitung. Das heißt, dass jeweils vor Schulbeginn die erforderlichen Vertragsunterlagen sowie Formulare den für die Schülerbeförderung in Frage kommenden Verkehrsunternehmen auf Verlangen zugesandt, Vereinbarungen getroffen und dem Finanzamt übermittelt werden. Daneben sind der Schulerhalter, die Schulleitung und das Verkehrsunternehmen auch für die Bereitstellung der erforderlichen Daten sowie Unterlagen einerseits und die Prüfung von deren Vollständigkeit andererseits verantwortlich. Die zur Berechnung der Vergütung notwendigen Datensätze werden vom Kundenteam „Freifahrten“ im Berechnungsprogramm Gelegenheitsverkehr erfasst.

Die Finanzämter haben – zT gesetzlich festgelegte – Anforderungen an die organisatorische Umsetzung der Schülertransporte, die jedoch lediglich im Beschwerdefall qualitätskontrolliert werden:

Anforderungen an die Beförderungsstrecke

Die Beförderung der berechtigten Schüler ist auf dem kürzesten verkehrüblichen Weg vom Wohnort bzw der Einstiegsstelle zur Schule und retour vorzunehmen.

Hausabholungen sind nur bei behinderten Schülern zulässig.

Bei der Rückbeförderung sind dieselben Sammelstellen wie beim Morgentransport anzufahren.

Erfolgt die Beförderung in einer Richtung im Linienverkehr, in der anderen Richtung im Gelegenheitsver-

2) Die Informationen in diesem Abschnitt beruhen auf den eingangs erwähnten Befragungen von allen wichtigen Informationsträgern sowie auf folgender Quelle: Schüler- und Lehrlingsfreifahrten, Bericht des Rechnungshofs, Reihe Bund 2009/2, 45 (860.085/002-S 3–1/08).

3) Familienlastenausgleichsgesetz 1967, BGBl 1967/376 idF BGBl I 2012/17.

kehr, so hat die Beförderung im Gelegenheitsverkehr maximal bis zur Haltestelle des Linienverkehrs zu erfolgen.

Bei Gabelung der Beförderungsstrecke ist die längere Wegstrecke als Hauptstrecke zu betrachten, der andere Streckenteil allenfalls als „Stichfahrt“.

Anforderungen an die Lenker von Schülertransporten

Die Verkehrsunternehmen müssen bei der Personalauswahl nur die Bestimmungen für den Schülertransport beachten, dh die Lenker müssen die gesetzlichen Mindestkriterien erfüllen.

Personen, die befördert werden

Neben den bereits angeführten in § 30 f FamLAG normierten Voraussetzungen gelten folgende Anforderungen: Die Beförderung von Begleitpersonen ist nur dann zulässig, wenn entweder a) die Finanzlandesdirektion einem diesbezüglichen Ansuchen stattgibt, in welchem die Notwendigkeit zum Ausdruck gebracht wird, oder b) mindestens eine Person mit Behinderung mitgeführt wird. Sonstige Personen und Lehrlinge sind vom Transport ausgeschlossen.

Kindergartenkinder dürfen lediglich unter den zwei Voraussetzungen mitgenommen werden, dass

1. noch ausreichend Sitzplätze vorhanden sind und
2. sich die Gemeinde zur Übernahme dieser Kosten entschließt. Der Bund trägt diese Kosten nicht mit.

2. Statistische Daten⁴⁾

Insgesamt wurden im Schuljahr 2010/2011 1.120 Verträge im Gelegenheitsverkehr abgeschlossen. Ein Vertrag wird hierbei über mehrere Transporte abgeschlossen, detaillierte Statistiken über die genaue Anzahl der Transporte liegen jedoch nicht vor. Basierend auf dem Wissen, dass im genannten Schuljahr insgesamt 3.941 Fahrzeuge im Gelegenheitsverkehr eingesetzt wurden (vgl Tabelle 1), würde dies bedeuten, dass pro Vertrag im Durchschnitt 3,5 Fahrzeuge eingesetzt werden.

Fahrzeug	Anzahl
Pkw, Kombinationskraftwagen	2.792
Omnibusse, davon	1.149
10 – 19 Sitzplätze	283
20 – 29 Sitzplätze	346
30 – 39 Sitzplätze	112
40 – 59 Sitzplätze	385
> 60 Sitzplätze	23
Gesamt	3.941

Tabelle 1: Im Gelegenheitsverkehr eingesetzte Fahrzeuge, Schuljahr 2010/2011

Wie Tabelle 1 zeigt, entfallen die knapp 4.000 im Gelegenheitsverkehr eingesetzten Fahrzeuge zu 71% auf Pkw und Kombinationskraftwagen (max neun Sitzplätze) und zu 29% auf Omnibusse.

Insgesamt werden im Gelegenheitsverkehr wöchentlich 1.822.700 km zurückgelegt. Setzt man die Gesamtwochenleistung zur Gesamtfahrzeuganzahl ins Verhältnis, lässt dies auf eine durchschnittliche Stre-

ckenlänge von 92 km pro Tag und Fahrzeug schließen. Detaillierte Statistiken über die tatsächliche Anzahl und die unterschiedliche Länge der gefahrenen Strecken sind nicht zugänglich.

Die aktuellsten Angaben zur Anzahl der transportierten Schüler stammen aus dem Jahr 2006/2007. Damals wurden insgesamt 101.274 Schüler im Gelegenheitsverkehr transportiert, für weitere 6.095 Schüler erfolgte ein Kostenersatz an Schulerhalter oder Gemeinde (vgl Tabelle 2). Dh von den in diesem Schuljahr österreichweit 1.226.638 Mio registrierten Schülern nahmen 107.369, das sind knapp 9%, auf Grundlage des § 30 f Abs 3 FamLAG finanzierte Schülertransporte in Anspruch. Die Freifahrt im Linienverkehr (§ 30 f Abs 1 FamLAG) nahmen 708.200 Schüler in Anspruch.

	Schüleranzahl
Linienverkehr	708.200
Gelegenheitsverkehr	101.274
Kostenersätze	6.095
Summe	815.569

Tabelle 2: Auf Grundlage des FamLAG finanzierte Schülertransporte, Schuljahr 2006/2007

D. Reformvorschläge für den gewerblichen Schülertransport im Gelegenheitsverkehr

1. Verpflichtende Aus- und Weiterbildung für Lenker von Schülertransporten

Für die gewerbsmäßige Durchführung von Schülertransporten gelten derzeit folgende Voraussetzungen (§§ 15, 16 BO 1994;⁵⁾ § 14 a GelverKG):⁶⁾

→ Schülertransporte in Pkw und Kombinationskraftwagen (max neun Sitze):

- Lenkberechtigung Klasse B bzw D und Schülertransportausweis
- Lenkberechtigung Klasse D mit Zusatzeintrag „Berufskraftfahrer“ oder Code 112 bzw „Gewerbeprüfung Personenverkehr“ oder Code 113

→ Schülertransporte in Omnibussen

- Lenkberechtigung Klasse D, Fahrerqualifizierungsnachweis und Schülertransportausweis
- Lenkberechtigung Klasse D mit Zusatzeintrag „Berufskraftfahrer“ oder Code 112 bzw „Gewerbeprüfung Personenverkehr“ oder Code 113 und Fahrerqualifizierungsnachweis.

Zum Erwerb des Fahrerqualifizierungsnachweises ist eine umfangreiche Prüfung, die eine ausführliche Ausbildung voraussetzt, erforderlich. Nach Erwerb ist eine regelmäßige Weiterbildung im Ausmaß von 35 Stunden in fünf Jahren zu absolvieren. Lenker, deren Lenkberechtigung ab 10. 9. 2008 ausgestellt wurde, müssen den Fahrerqualifizierungsnachweis bereits jetzt mitfüh-

4) Basierend auf einer Stellungnahme des BMWFJ, Abteilung II/8 v 25. 5. 2012 sowie Schüler- und Lehrlingsfreifahrten, Bericht des Rechnungshofs, Reihe Bund 2009/2, 45 (860.085/002-S 3 – 1/08).

5) Betriebsordnung für den nichtlinienmäßigen Personenverkehr, BGBl 1993/951 idF BGBl II 2005/165.

6) Für die nicht gewerbsmäßige Beförderung von Schülern benötigt der Lenker lediglich eine gültige Lenkberechtigung für die jeweilige Fahrzeugklasse.

ren; ab 10.9.2013 müssen alle Lenker darüber verfügen.⁷⁾

Während also Lenker von gewerblichen Schülertransporten in Omnibussen eine umfangreiche Aus- und Weiterbildung zum Erwerb des Fahrerqualifizierungsnachweises absolvieren müssen, ist für Lenker, die solche Transporte in Kraftfahrzeugen mit max neun Sitzen durchführen, keine solche über die allgemeine Fahrausbildung hinausgehende Zusatzqualifikation erforderlich. Der Schülertransportausweis setzt zwar ua voraus, dass der Antragsteller über Fahrpraxis verfügt, ein ärztliches Gutachten vorweist und innerhalb der letzten fünf Jahre nicht wegen schwerer Verstöße gegen kraftfahrrechtliche oder straßenpolizeiliche Vorschriften bestraft worden ist.⁸⁾ Nicht erforderlich ist jedoch eine Aus- oder Weiterbildung.

Die Tatsache, dass im Schuljahr 2010/2011 zum überwiegenden Teil (71%) Pkw und Kombinationskraftwagen im Schülertransport eingesetzt wurden, zeigt, dass die Qualifikation der Lenker dieser Transporte nicht vernachlässigt werden darf. Um die Sicherheit der Schülerbeförderung zu erhöhen, wäre daher die Einführung einer Ausbildung sowie einer alle fünf Jahre stattfindenden Weiterbildung zielführend. Die Inhalte dieser Aus- und Weiterbildung sollten den Anforderungen an die Lenker von Schülertransporten entsprechen und daher insbesondere deren Rechte und Pflichten, den richtigen Umgang mit Kindern, Risikokompetenz, Unfallstatistik sowie im praktischen Teil den richtigen Umgang mit dem Fahrzeug und die Sicherheit von Fahrzeug und Fahrgästen umfassen.

Im Detail wird das folgende neue System zur Qualifikation von Lenkern vorgeschlagen, die gewerbliche Schülertransporte im Gelegenheitsverkehr durchführen:

- Die Durchführung von gewerblichen Schülertransporten soll nur dann zulässig sein, wenn der Lenker entweder über einen Fahrerqualifizierungsnachweis nach § 14 a GelverkG (jedenfalls erforderlich für Schülertransporte im Omnibus) oder über einen Schülertransportausweis verfügt.
- Die Zusatzeinträge „Berufskraftfahrer“ oder Code 112 bzw „Gewerbprüfung Personenverkehr“ oder Code 113 können ersatzlos entfallen, weil ohnehin der Fahrerqualifizierungsnachweis einen ausreichenden Nachweis über die Qualifikation des Lenkers darstellt. Dadurch kann Verwaltungsaufwand eingespart werden.
- Der Schülertransportausweis wird – neben den bereits bisher geltenden Voraussetzungen – nur nach Absolvierung einer Ausbildung ausgestellt, zusätzlich ist in bestimmten Abständen eine Weiterbildung erforderlich.

Zu ändernde Rechtsgrundlage: §§ 15, 16 BO 1994 (Besondere Bestimmungen für Schülertransporte).

2. 0,1-Promille-Grenze

Derzeit gilt für Lenker von Omnibussen generell ein Limit von 0,1 Promille (§ 20 Abs 4 FSG⁹⁾). Für Lenker von gewerblichen Schülertransporten im Pkw oder Kombinationskraftwagen gilt die 0,5-Promille-Grenze

des § 14 Abs 8 FSG in Verbindung mit § 3 Z 2 BO 1994, der besagt, dass der Fahrdienst nicht in einem durch Alkohol beeinträchtigten Zustand angetreten werden und während der Fahrt kein Alkohol konsumiert werden darf. Diese Regelung sollte dahingehend angepasst werden, dass bei der Durchführung von Schülertransporten generell ein ausdrückliches Limit von 0,1 Promille vorgeschrieben wird.

Zu ändernde Rechtsgrundlage: § 3 BO 1994.

3. Obligatorische Alkohol-Wegfahrsperre (Alkohol-Interlock)

Alkohol-Wegfahrsperren fordern vor der Inbetriebnahme bzw je nach Bedarf auch während der Fahrt zur Atemluftabgabe auf, verhindern bei Alkoholisierung den Start eines Fahrzeugs und zeichnen fehlerhafte Versuche sowie Manipulationen auf. In mehreren europäischen Staaten werden Alkohol-Wegfahrsperren bereits seit einigen Jahren zur Qualitätssicherung von Personen- und Gütertransport eingesetzt. Auch in Österreich wurde der Einsatz im Gütertransport bereits getestet.¹⁰⁾

Für den Schülertransport sind in Frankreich und Finnland Alkohol-Wegfahrsperren bereits gesetzlich vorgeschrieben. Da es sich um einen Bereich mit besonders hoher Verantwortung des Lenkers handelt, sollte der Einbau von Alkohol-Wegfahrsperren in allen Fahrzeugen, die für den Schülertransport eingesetzt werden, auch in Österreich verpflichtend vorgesehen werden. Dazu muss eine Anpassung der Bestimmungen erfolgen, die die Anforderungen an bei Schülertransporten eingesetzte Fahrzeuge regeln. Dies sind § 106 Abs 10 KFG oder die BO 1994 für Omnibusse und die Betriebsordnungen der Bundesländer für Fahrzeuge mit max neun Sitzen.

Der Einsatz von Alkohol-Wegfahrsperren zieht datenschutzrechtliche Konsequenzen nach sich, insbesondere muss eine Meldung der Datenanwendung nach §§ 17, 18 DSGVO¹¹⁾ erfolgen.¹²⁾ Um einen verpflichtenden, großflächigen Einbau der Geräte möglichst einfach zu gestalten und keinen umfangreichen zusätzlichen Verwaltungsaufwand zu schaffen, sollten Alkohol-Wegfahrsperren bei Einführung als Standardanwendung in die StMV 2004¹³⁾ aufgenommen werden. Damit wäre keine Meldung mehr erforderlich, es müssten nur die in der StMV festzulegenden Bestimmungen für die Datenanwendung eingehalten werden. →

7) §§ 14 a–d GelverkG, Grundqualifikations- und Weiterbildungsverordnung – Berufskraftfahrer, BGBl II 2008/139.

8) Zu den detaillierten Voraussetzungen vgl *Salamon*, Schülertransporte – ein Gesamtüberblick, ZVR 2008/235.

9) Führerscheingesetz, BGBl I 1997/120 idF BGBl I 2012/50, hier bereits berücksichtigt die Änderungen durch die 14. FSG-Novelle, BGBl I 2011/61, die am 19. 1. 2012 in Kraft getreten ist.

10) Vgl dazu *Authried/Kühnelt-Leddihn*, Ergebnisse des ersten Alkohol-Interlock-Pilotprojekts in Österreich, ZVR 2012/139. Der vom BMVIT beauftragte Pilotversuch wurde aus den Mitteln des VSF finanziert und in Zusammenarbeit mit der Wirtschaftskammer Österreich (Branche Transport und Verkehr) durchgeführt.

11) Datenschutzgesetz 2000, BGBl I 1999/165 idF BGBl I 2012/51.

12) Dazu ausführlich *Authried/Kühnelt-Leddihn*, ZVR 2012/139.

13) Standard- und Muster-Verordnung 2004 – StMV 2004, BGBl II 2004/312 idF BGBl II 2012/306.

Zu ändernde Rechtsgrundlage: § 106 Abs 10 KFG; § 17 BO 1994; Betriebsordnungen der Bundesländer; StMV.

4. Neuregelung des Vorbeifahrens an Schülertransporten in der Haltestelle

Nach § 17 Abs 2 a StVO¹⁴⁾ ist das Vorbeifahren an Fahrzeugen mit Schülertransporttafel, an denen Alarmblinkanlage und Warnleuchten eingeschaltet sind, verboten. Ausstattungs- und Verwendungspflicht von Schülertransporttafel, Alarmblinkanlage und Warnleuchten ist für Schülertransporte in Omnibussen in § 106 Abs 10 KFG, § 22 Abs 3 StVO und § 17 Abs 3 BO 1994 geregelt, die Schülertransporttafel muss vorne und gem BO 1994 auch hinten angebracht werden. Fahrzeuge mit max neun Sitzen sind von den angeführten Bestimmungen nicht umfasst, für sie gelten die auf dem GelverKG beruhenden Betriebsordnungen der Bundesländer. Diese sehen jedoch größtenteils keine verpflichtende Ausstattung und Verwendung von Warnleuchten vor und regeln die Ausstattung mit Schülertransporttafel uneinheitlich (hinten und/oder vorne). Das Vorbeifahrverbot nach § 17 Abs 2 a StVO gilt zwar auch, wenn die Kennzeichnung freiwillig erfolgt,¹⁵⁾ aber nur, wenn alle drei Voraussetzungen – Alarmblinkanlage, Warnleuchten und Schülertransporttafel zumindest hinten – vorliegen. Diese uneinheitlichen Bestimmungen können beim Straßenverkehrsteilnehmer für Verwirrung sorgen und sollten daher vereinheitlicht werden: Sämtliche Fahrzeuge, mit denen gewerbliche Schülertransporte durchgeführt werden, sollten über eine Schülertransporttafel vorne und hinten am Fahrzeug verfügen und Alarmblinkanlage sowie Warnleuchten einschalten, wenn Schüler aus- und einsteigen.

Diese Änderung könnte durch eine Anpassung des § 106 Abs 10 KFG sowie des § 22 Abs 3 StVO erfolgen, sodass sich diese Bestimmungen nicht nur auf Omnibusse, sondern auch auf Fahrzeuge mit max neun Sitzen beziehen. Alternativ könnte auch eine Anpassung der Länderbetriebsordnungen erfolgen.

Das Vorbeifahrverbot sollte darüber hinaus generell neu überdacht werden, weil die Umsetzung in der Praxis nicht zufriedenstellend ist: In einer aktuellen Befragung des KFV unter 70 Schulbuslenkern stellte sich heraus, dass nur rund ein Drittel der Meinung ist, dass Fahrzeuge anhalten, wenn Kinder die Straße queren. Nur rund die Hälfte der Schulbuslenker gab an, dass Fahrzeuglenker anhalten, wenn die Warnblinkanlage eingeschaltet ist. Ebenfalls die Hälfte war der Meinung, dass Fahrzeuge rasch bzw wie immer vorbeifahren.

Eine Verbesserung der Situation könnte dadurch herbeigeführt werden, dass das absolute Vorbeifahrverbot in eine Verpflichtung umgewandelt wird, maximal in Schrittgeschwindigkeit an Schülertransporten vorbeizufahren. Diese Verpflichtung sollte aber auch für den Gegenverkehr gelten, der derzeit nicht dem Vorbeifahrverbot unterliegt,¹⁶⁾ aber für Schüler, die aus dem Fahrzeug aussteigen und die Straße queren, ebenfalls eine Gefahr darstellt.

Zu ändernde Rechtsgrundlage: §§ 17, 22 StVO; § 106 Abs 10 KFG; Betriebsordnungen der Bundesländer.

14) Straßenverkehrsordnung 1960, BGBl 1960/159 idF BGBl I 2012/50.
15) *Pürstl*, StVO¹³ (2011) § 17 Anm 5, freiwillige Ausstattung und Verwendung sind aufgrund von § 20 Abs 1 Z 6 und § 99 Abs 6 lit k KFG zulässig.
16) *Pürstl*, StVO¹³ (2011) § 17 Anm 5.

→ In Kürze

Über 100.000 Schüler (Stand: Schuljahr 2006/2007) werden im Gelegenheitsverkehr zur Schule transportiert, mehr als zwei Drittel davon in Pkw und Kleinbussen. Angesichts der praktischen Bedeutung dieser Schülertransporte sollten einige Maßnahmen zur Steigerung der Qualität und Sicherheit vorgenommen werden: Während Buslenker umfassend ausgebildet werden, fehlt für Lenker von Fahrzeugen mit neun Sitzen oder weniger eine über die Lenkberechtigung hinausgehende Qualifikation, weshalb der Erwerb des Schülertransportausweises in Zukunft an eine Ausbildung geknüpft werden sollte. Die Aufrechterhaltung der Gültigkeit des Ausweises sollte darüber hinaus an eine regelmäßige Weiterbildung, wie sie für Buslenker bereits verpflichtend ist, gebunden sein. Eine fixe Grenze von 0,1 Promille verbunden mit einer Alkohol-Wegfahrsperr für alle Lenker von Schülertransporten soll sicherstellen, dass keine Schülertransporte mehr alkoholisiert durchgeführt werden können. Das Vorbeifahrverbot an Schülertransporten schließlich, dessen Funktionieren in der Praxis fraglich ist, sollte reformiert werden.

→ Zum Thema

Über die Autorinnen:

Dipl.-Psych. Daniela Knowles (geb Künzel) ist Projektleiterin im Kuratorium für Verkehrssicherheit (KFV) in Wien, Bereich Forschung und Wissensmanagement.

Tel: +43 (0)5 770 77-1272, Fax: +43 (0)5 770 77-1187, E-Mail: daniela.knowles@kfv.at

Mag. Birgit Salamon ist Verkehrsjuristin im Kuratorium für Verkehrssicherheit (KFV) in Wien. Tel: +43 (0)5 770 77-1205, Fax: +43 (0)5 770 77-1999, E-Mail: birgit.salamon@kfv.at

Kontaktadresse: KFV, Schleiergasse 18, 1100 Wien. Internet: www.kfv.at

Von denselben Autorinnen erschienen:

Steiner/Bauer/Salamon/Robatsch, Einführung der Radhelmpflicht für Kinder bis zum vollendeten 12. Lebensjahr, ZVR 2011/154; *Salamon*, Die Führerschein-Nachschulung, ZVR 2011/43; *Knowles/Tischler*, Ist Rotlichtüberwachung an Eisenbahnkreuzungen mit Lichtzeichenanlage wirksam? ZVR 2010/41; *Künzel/Krone/Salamon*, Das Vormerksystem – erste Auswirkungen und Erfahrungen, ZVR 2009/95; *Khazouei/Künzel*, Müdigkeit am Steuer und die rechtlichen Konsequenzen, ZVR 2009/62; *Künzel/Stempkowski*, Wie effektiv sind Sanktionen im Verkehr? ZVR 2008/257.

Literatur:

Salamon, Schülertransporte – ein Gesamtüberblick, ZVR 2008/235.