

A N T W O R T

zu der

Anfrage der Abgeordneten Isolde Ries (SPD)

betr.: „Sicher mit dem Bus zur Schule?“

Vorbemerkung Landesregierung:

Nach dem Gesetz über den Öffentlichen Personennahverkehr im Saarland (ÖPNVG) vom 29. November 1995 soll der freigestellte Schülerverkehr in den öffentlichen Linienverkehr nach § 42 des Personenbeförderungsgesetzes integriert werden, es sei denn, dass die Beförderung mit Schulbussen wirtschaftlicher oder sachgerechter ist (§ 4 Abs. 4 Satz 2). Diese Integration ist überwiegend erfolgt, so dass die Schülerbeförderung bis auf Ausnahmen in den Linienverkehr des Saarländischen Verkehrsverbundes eingebunden ist. Zuständige Aufgabenträger für den ÖPNV auf der Straße sind nach § 5 Abs. 2 ÖPNVG die Landkreise und der Regionalverband Saarbrücken; letzterer hat seine Aufgabenträgerschaft auf einen Zweckverband auf dem Gebiet des Regionalverbandes übertragen. Die Zuständigkeit des Landes beschränkt sich nach § 5 Abs. 1 ÖPNVG auf die Planung und Organisation des saarländischen Schienenpersonennahverkehrs im Sinne des § 2 Abs. 5 Allgemeines Eisenbahngesetz.

Im Rahmen dieser Zuständigkeiten werden die Fragen wie folgt beantwortet:

Welche bundesweiten Qualitäts- und Sicherheitsstandards gibt es für die Beförderung von Kindern?

Zu Frage 1:

Für Schulbusse gelten die gleiche Qualitäts- und Sicherheitsstandards wie für Linienbusse. Die Fahrzeuge müssen seit dem 29.04.2009 die Anforderungen der Richtlinie RL 2007/46/EG erfüllen. Anforderungen an die Sitze sind in der RL 70/408/EWG, geändert durch die RL 2005/39/EWG geregelt. Anforderungen an die Gurtverankerung sind in der RL 76/115/EWG, geändert durch die RL 2005/41/EG, verankert und Vorschriften für Kraftomnibusse sind in der RL 2001/85/EG geregelt. Diese Regelungen sind für alle Kraftomnibusse gleich.

Ausgegeben: 14.11.2011 (02.09.2011)

Gem. RL 70/156/EWG werden große Busse in drei Klassen unterteilt:

Klasse I: Typische Stadtbusse mit Stehplätzen, die im Linienverkehr eingesetzt werden (Schulbusse).

Klasse II: Typische Überlandbusse, die hauptsächlich der Beförderung sitzender Fahrgäste dienen und nur über wenige Stehplätze z.B. im Gang verfügen (auch Schulbusse in ländlichen Gegenden).

Klasse III: Typische Reisebusse, die ausschließlich sitzende Fahrgäste transportieren

Neue Reisebusse der Klasse III müssen seit 1999 zumindest mit 2-Punkt Gurten ausgestattet sein. Diese generelle Ausrüstungspflicht gilt gem. § 35a Abs 6 StVZO aber explizit nicht für „Kraftomnibusse, die für den Nahverkehr oder für den Transport stehender Fahrgäste vorgesehen sind“, also für alle (primär Schul-)Busse der Klassen I und II.

Gibt es von Seiten des Saarlandes einen Anforderungskatalog für Qualitäts- und Sicherheitsstandards und wenn ja, welche Anforderungen sind darin konkret benannt?

Zu Frage 2:

Nein. Siehe Antwort zu 1.

Erhalten Busfahrer/innen, die Schulkinder befördern, eine spezielle Schulung bzw. welche Voraussetzungen müssen erfüllt sein, um Schulbusse fahren zu dürfen?

Zu Frage 3:

Für das Führen eines Kraftomnibusses mit mehr als acht Sitzplätzen ist die Fahrerlaubnis der Klasse D (bzw. mit mehr als acht und nicht mehr als sechzehn Sitzplätzen der Klasse D1) erforderlich. Daneben müssen Busfahrer/innen noch eine Ausbildung als Berufskraftfahrer absolvieren. Schulung der Mitarbeiter machen die Verkehrsunternehmen.

Gibt es Altersbegrenzungen für Schulbusfahrer/innen? Wenn ja, wie sind diese festgelegt?

Zu Frage 4:

Das Mindestalter nach dem Fahrerlaubnisrecht beträgt 21 Jahre, das nach dem Berufskraftfahrer-Qualifikationsgesetz (BKrFQG) 18 Jahre bei Nachweis der Grundqualifikation und 21 Jahre bei Nachweis der beschleunigten Grundqualifikation. Eine spezielle Höchstaltersgrenze für Schulbusfahrer ergibt sich weder aus dem Fahrerlaubnisrecht noch aus dem BKrFQG.

Wie oft und ab welchem Alter müssen Schulbusfahrer/innen Sicherheitstests ablegen?

Zu Frage 5:

Die Fahrausbildung in Deutschland bewegt sich auf einem international anerkannten, sehr hohen Niveau. Die Anforderungen an die Ausbildung und Prüfung der Fahrerlaubnisbewerber sind in der Fahrerlaubnis-Verordnung und der entsprechenden Prüfungsrichtlinie geregelt. Diese werden in einem fortlaufenden Prozess gemeinsam mit Experten der Prüforganisationen, der Fahrlehrerverbände, den für die Durchführung der Fahrerlaubnis-Verordnung zuständigen Ländern und dem BMVBS im Hinblick auf erforderliche Verbesserungen in Bezug auf die Ausbildung der Fahrerlaubnisbewerber regelmäßig überarbeitet. So wird sichergestellt, dass z. B. neue wissenschaftliche und technische Erkenntnisse schnellstmöglich ihren Niederschlag in der Ausbildung der Fahrerlaubnisbewerber finden. Die Ausbildung der Fahrer befindet sich daher in einem stetig fortlaufenden Optimierungsprozess.

Bewerber, die ihre Fahrerlaubnis der Klasse D1 bzw. D ab dem 10. September 2008 erwerben und diese als Busfahrerin oder Busfahrer beruflich nutzen wollen, müssen über den Erwerb des Führerscheins hinaus eine Ausbildung nachweisen. Des Weiteren besteht für alle Busfahrerinnen und Busfahrer im gewerblichen Personenverkehr die Pflicht, alle fünf Jahre eine 35-stündige Weiterbildung nachzuweisen, die erstmals spätestens bis 10. September 2013 erfüllt sein muss.

Die Fahrerlaubnis der Klassen D bzw. D1 wird für fünf Jahre erteilt. Die Geltungsdauer dieser Fahrerlaubnis wird auf Antrag des Inhabers jeweils nur dann verlängert, wenn der Inhaber seine Eignung und die Erfüllung der Anforderungen an das Sehvermögen nachweist und keine Tatsachen vorliegen, die die Annahme rechtfertigen, dass eine der sonstigen Voraussetzungen für die Erteilung der Fahrerlaubnis fehlt. Die Verlängerung der Klassen D, D1 kann nur dann über die Vollendung des 50. Lebensjahres hinaus erfolgen, wenn der Antragsteller zusätzlich seine Eignung nachweist (Belastbarkeit, Orientierungs-, Konzentrations-, Konzentrations-, Konzentrationsleistung, Reaktionsfähigkeit).

Wie ist die Haltung der Landesregierung zu dieser Regelung, sieht sie Änderungsbedarf?

Zu Frage 6:

Die Landesregierung misst der sicheren Beförderung von Schülern in Kraftomnibussen einen hohen Stellenwert bei.

Die Frage, inwieweit es sinnvoll und verhältnismäßig ist Schulbusfahrer/innen zusätzliche Sicherheitstests absolvieren zu lassen, kann nach derzeitigem Kenntnisstand aufgrund fehlender wissenschaftlicher Forschungsergebnisse nicht beantwortet werden. Grundsätzlich werden die bestehenden Regelungen unter den vorhandenen Gegebenheiten als ausreichend angesehen. Diese Aussage stützt sich auf die unter Nr. 5 gemachten Ausführungen und nachstehenden Auszug eines Berichts der Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt-Bericht M 197) zur Aus- und Weiterbildung von Lkw- und Busfahrern zur Verbesserung der Verkehrssicherheit aus dem Jahr 2008: „Hinsichtlich der Unfall- und Deliktbelastung ergeben sich aus den vorliegenden Befragungsdaten keine Hinweise auf Unterschiede zwischen Fahrern mit und ohne Berufskraftfahrerausbildung.“

In welcher Form und in welcher Intensität überprüft die Polizei die Verkehrssicherheit von Schulbussen?

Zu Frage 7:

Polizeiliche Schulbuskontrollen werden im Saarland in erster Linie von den spezialistisch geschulten Polizeivollzugsbeamtinnen und –beamten der Verkehrspolizeiinspektion der Landespolizeidirektion durchgeführt. Die Kontrollen erfolgen dabei grundsätzlich ganzheitlich. Schwerpunktmäßig werden dabei die Verkehrstüchtigkeit und Fahr-eignung des eingesetzten Fahrpersonals überprüft sowie u.a. die Einhaltung der Verhaltensvorschriften der Straßenverkehrsordnung, der Sozialvorschriften betreffend die Einhaltung von Lenk- und Ruhezeiten, der Vorschriften des Personenbeförderungsgesetzes sowie der Verordnung über den Betrieb von Kraftfahrunternehmen im Personenverkehr. Ein weiterer Überprüfungsschwerpunkt ist die Zulassung, die Ausrüstung und der technische Zustand der Schulbusse entsprechend der Fahrzeugzulassungsverordnung sowie der Straßenverkehrszulassungsverordnung.

Die Polizei führt grundsätzlich ganzjährig die Schulbuskontrollen durch. Ein zeitlicher Schwerpunkt liegt insbesondere jeweils zum Beginn eines neuen Schuljahres im Rahmen der jährlichen Verkehrssicherheitsaktion „Sicherer Schulweg“, an der regelmäßig mehrere Träger der Verkehrssicherheitsarbeit beteiligt sind.

Unabhängig davon erfolgen in unregelmäßigen Zeitabständen in Abstimmung mit dem Ministerium für Inneres, Kultur und Europa gemeinsame Kontrollmaßnahmen des Ministeriums für Umwelt, Energie und Verkehr mit der Verkehrspolizeiinspektion der Landespolizeidirektion u.a. im Hinblick auf Hauptuntersuchungen oder Bremssonderuntersuchungen.

So wurden beispielsweise vom 03. Mai bis 11. Juni 2010 gemeinsam mit dem Kfz-Gewerbe Schulbuskontrollen durchgeführt. An verschiedenen Schulstandorten wurden Schulbusse auf ihre Verkehrssicherheit überprüft, z.B. an der Gesamtschule Türkismühle sowie an den Schulstandorten Losheim, Dillingen und Saarbrücken. An den Standorten Dillingen und Saarbrücken wurden die eingesetzten Kleinbusse an Werkstätten für Menschen mit Behinderungen überprüft. Insgesamt wurden rund 40 Busse und Kleinbusse untersucht. Hierbei gab es keine Beanstandungen.

In welcher Form und wie oft überprüfen die Landkreise die ihnen vorzulegenden Prüfbücher? Wie sehen die diesbezüglichen Ergebnisse aus?

Zu Frage 8:

Nach § 41 Abs. 2 BOKraft sind die Unternehmen verpflichtet, nach Hauptuntersuchungen bei Kraftomnibussen das Prüfbuch unverzüglich der zuständigen Genehmigungsbehörde vorzulegen. Eine Nachfrage bei diesen Stellen hat ergeben, dass es bei entsprechenden Überprüfungen in der Vergangenheit zu keinen nennenswerten Beanstandungen gekommen ist.

In welchem Turnus werden Busse der TÜV-Untersuchung unterzogen?

Zu Frage 9:

Die Untersuchungsintervalle für Hauptuntersuchung (HU) und Sicherheitsprüfung (SP) sind in der Anlage VIII zu § 29 StVZO geregelt. Demnach müssen:

Kraftomnibusse und andere Kraftfahrzeuge mit mehr als 8 Fahrgastplätzen, bei erstmals in den Verkehr gekommenen Fahrzeugen in den ersten 12 Monaten nicht zur SP und erst nach Ablauf von 12 Monaten zur HU (Beispiel: Erstzulassung September 2011, nächste HU September 2012). Weitere Untersuchungen von 12 bis 36 Monaten alle 12 Monate zur HU und nach 6 Monaten zur SP (Beispiel: HU September 2012, dann nächste HU September 2013, SP im März 2012 usw.). Nach 36 Monaten alle 12 Monate zur HU und alle 3 Monate zur SP. Wird der Termin der SP überschritten ist zusätzlich eine HU erforderlich.

Die HU und SP werden im Saarland zurzeit durch die Organisationen TÜV Rheinland, GTÜ, KÜS und DEKRA durchgeführt. Des Weiteren dürfen anerkannte Werkstätten die SP durchführen; die entsprechende Anerkennung erfolgt durch den Kfz-Verband der auch die Fachaufsicht über die SP-Werkstätten führt.

Wie beurteilt die saarländische Landesregierung die Sicherheit von Schulbussen im Saarland?

Zu Frage 10:

Im Rahmen der polizeilichen Kontrollmaßnahmen wurden in jüngster Zeit bei den im Beförderungsdienst eingesetzten Fahrzeugen keine gravierenden Sicherheitsmängel festgestellt. Es handelte sich bei den Schulbuskontrollen überwiegend um geringfügige Verstöße in Form von Ordnungswidrigkeiten, die sich auf die technischen Ausrüstungsvorschriften beziehen.

Die seitens des Fahrpersonals festgestellten Verstöße bezogen sich fast ausschließlich auf nicht eingelegte Diagrammscheiben bzw. fehlende Bescheinigungen über arbeitsfreie Tage. Verstöße gegen die Bestimmungen über Lenk- und Ruhezeiten wurden kaum festgestellt.

Welche Möglichkeiten sieht die Landesregierung, um die Sicherheit von Schulbussen zu erhöhen?

Zu Frage 11:

Durch die gesetzlich geregelten Untersuchungsintervalle für die Überprüfung der Vorschriftsmäßigkeit der Fahrzeuge besteht bereits ein enges Raster. Die Schaffung gesonderter gesetzlicher Regelungen für Schulbusse dürfte auf EU-Ebene schwer durchzusetzen sein.

Wäre eine Gurtpflicht und die damit verbundene Sitzplatzgarantie eine Möglichkeit, die Sicherheit von Kindern bei Schulfahrten zu erhöhen?

Wird sich die saarländische Landesregierung für die Einführung einer bundesweiten Gurtpflicht für die Schülerbeförderung bei der CDU/FDP-geführten Bundesregierung einsetzen? Wenn nein, warum nicht?

Zu den Fragen 12 und 13:

Wegen des Sachzusammenhanges werden die Fragen 12 und 13 zusammen beantwortet.

Grundsätzlich werden alle Bemühungen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit begrüßt. Solche Forderungen müssen aber nach den technischen Möglichkeiten die Gewähr bieten Verletzungen bei den Fahrgästen, im vorliegenden Fall also Schüler, mit größtmöglicher Wahrscheinlichkeit zu verhindern, auf jeden Fall aber zu minimieren.

So müssen für die Sitze von Bussen aller Klassen die gesetzlichen Anforderungen (Nachgiebigkeit/Steifigkeit) unter anderem im Rahmen von Schlittenversuchen, statischen Zug- und Druckprüfungen sowie Energieaufnahme-Tests nachgewiesen werden, wobei diese europaweit vorgeschriebenen Verfahren nicht auf die spezifischen Anforderungen von Kindern abgestimmt sind, sondern auf die von Erwachsenen. Daher werden auch diese Versuche mit normalen Erwachsenenendummys durchgeführt.

Prof. König, Fachhochschule Trier, ist der Auffassung, dass die in Bussen überwiegend verwandten Beckengurte für Kinder gefährlich sind, da die festgelegten Sicherheitsanforderungen nicht auf Kinder abgestellt seien. Auch der Deutsche Verkehrssicherheitsrat (DVR) weist daraufhin, dass Kinder bis zum 12. Geburtstag oder bis zu einer Körpergröße von 150 cm nicht ausschließlich mit einem Erwachsenengurt gesichert werden sollen, da dies für Kinder wegen ihrer geringeren Körpergröße sehr gefährlich ist. Kinder rutschen bei einem Aufprall nach unten durch den Beckengurt hindurch, der dabei in den Bauchraum der Kinder einschneidet. Dies führt zu schweren und schwersten inneren Verletzungen. Der über den Hals verlaufende Schultergurt ist zusätzlich lebensgefährlich. Zudem wird von der Benutzung einfacher Sitzerrhöhungen ohne Rückenlehne und Kopfstütze dringend abgeraten. Bei einem Seitenaufprall bieten sie dem Kind keinerlei Schutz, so der DVR.

Da Schulkinder durch Sicherheitsgurte ohne gleichzeitige Nutzung eines geeigneten Kindersitzes mehr gefährdet würden, als ohne Sicherheitsgurt, lehnt die Landesregierung die Einführung einer bundesweiten Gurtpflicht für die Schülerbeförderung ab.

Wie groß ist der Anteil an Schulbusfahrten, bei denen ein Busbegleiter eingesetzt wird?

Zu Frage 14:

Die kommunalen Busunternehmen sowie die Saar-Pfalz-Bus GmbH bestellen bei den zuständigen Aufgabenträgern die Anzahl von Busbegleitern, die für die täglichen Schulfahrten erforderlich sind. Der Anteil der Fahrten, bei denen ein Busbegleiter im Einsatz ist, beläuft sich derzeit auf ca. 70 %.

Sollten mehr Busbegleiter eingesetzt werden?

Zu Frage 15:

Nach Auskunft der Aufgabenträger und der Verkehrsunternehmen wäre es wünschenswert, wenn noch mehr Busbegleiter vorhanden wären, um alle Schülerverkehre entsprechend „ausrüsten“ zu können und eine größere Flexibilität zu erreichen. Eine Erhöhung des Anteils an „begleiteten Fahrten“ stößt jedoch auch an Kapazitäts- und Finanzierungsprobleme bei den Aufgabenträgern. Im Regionalverband Saarbrücken ist beispielsweise trotz der vorgenannten Probleme beabsichtigt, die derzeit vorhandenen rd. 100 Busbegleiter auf 150 aufzustocken.

Sind der Landesregierung Probleme bei der Schülerbeförderung in Bezug auf die Durchführung, Pünktlichkeit und Fahrsicherheit bekannt? Wenn ja, welche?

Zu Frage 16:

Durch die Integration des Schülerverkehrs in den allgemeinen ÖPNV ist die Schülerbeförderung überwiegend abhängig von der Durchführung und Pünktlichkeit im saarländischen Verkehrsverbund und somit weitgehend fremdbestimmt durch die allgemeine Verkehrslage. Eine Verbesserung der Qualität im ÖPNV ist durch das von der Landesregierung geförderte Projekt „Saarland in Time“ zu erwarten, das im April 2011 den Probetrieb aufgenommen hat. Es ermöglicht, auf die Minute genau Auskunft darüber zu geben, ob Bus und Bahn pünktlich abfahren oder mit welcher Verspätung zu rechnen ist. Ziel des Projektes ist zum einen eine zukunftsfähige Fahrgastinformation und zum anderen eine zuverlässige Anschlusssicherung im öffentlichen Nahverkehr.

Hinsichtlich der Fahrsicherheit wird auf die Beantwortung der Fragen 7, 10 und 19 hingewiesen.

Welche Möglichkeiten der Beschwerde haben Eltern, wenn vorgetragene Probleme bei der Schülerbeförderung vor Ort durch Unternehmen selbst oder durch die Aufgabenträger unzureichend bearbeitet und nicht geklärt werden?

Zu Frage 17:

Die Eltern haben seit Januar 2009 die zusätzliche Möglichkeit sich bei der Kundenhotline des saarländischen Verkehrsverbundes saarVV über Missstände zu beschweren. Darüber hinaus können sie sich an das MfB wenden oder auch eine Eingabe an den Petitionsausschuss des Saarländischen Landtages richten.

Welche Anforderungen an die Beförderung von Kindern mit besonderem Förderbedarf gibt es hinsichtlich Sicherheit, Fahrzeit, geeigneten Einstiegshilfen und Betreuung während der Fahrzeit?

Zu Frage 18:

Bei der Beförderung von Schülern mit besonderem Förderbedarf existieren keine allgemeinen Anforderungen. Der jeweilige Schulträger bestellt i. d. R. individuell beim Auftragnehmer die aus seiner Sicht für die Beförderung notwendigen Standards.

Wie viele Wegeunfälle gab es mit Schulbussen im Saarland in den Jahren 2005 – 2011 ? Was waren die Gründe ? (Bitte Einzelauflistung)?

Zu Frage 19:

Im Zeitraum vom 01. Januar 2005 bis 01. September 2011 registrierte die Landespolizeidirektion im Saarland 20 Verkehrsunfälle jeweils mit Beteiligung eines Schulbusses. Davon wurden 13 dieser Verkehrsunfälle von der Fahrerin oder dem Fahrer des jeweiligen Schulbusses verursacht. Bei den 20 Verkehrsunfällen wurden insgesamt 54 Personen leicht und neun Personen schwer verletzt sowie eine Person getötet. Im Einzelnen wird auf die nachfolgende Auflistung hingewiesen.

Einzelauflistung der Schulwegunfälle unter Beteiligung eines Schulbusses im Zeitraum vom 1. Januar 2005 bis 1. September 2011

- 06.01.2005: Der Fahrer eines Schulbusses erfasste beim Einfahren in eine Haltestelle eine Schülerin, welche am dortigen Fahrbahnrand auf dem Bürgersteig stand und überfuhr mit dem rechten Vorderrad den linken Fuß der Schülerin. Die Schülerin wurde leicht verletzt
- 23.09.2005: Ein PKW-Fahrer missachtete die Vorfahrt eines Schulbusses. Im Bus befanden sich ca. 100 Schüler (Gelenkbus). Kein Personenschaden.
- 21.11.2005: Der Fahrer eines Schulbusses bremste ohne zwingenden Grund stark ab. Ein Schüler schlug hierdurch bedingt mit dem Kopf gegen die Scheibe und wurde leicht verletzt.
- 09.02.2006: Ein Schulbusfahrer, welcher eine Haltestelle anfuhr, erfasste einen Schüler und schleuderte diesen zu Boden. Der Schüler wurde leicht verletzt.
- 26.09.2006: Ein Schulbusfahrer missachtete die Vorfahrt eines PKW-Fahrers (Vorfahrtsregelung rechts vor links). Der PKW-Fahrer wurde leicht verletzt, im Bus befanden sich 31 Insassen.
- 16.11.2006: Kurz bevor ein Schulbus an einer Haltestelle zum Stehen kam, rannte ein Schüler seitlich in Richtung des Busses. Der Schüler wurde auf der Fahrbahn vom Bus erfasst, der rechte Vorderreifen rollte über die Füße des Kindes. Das Kind wurde schwer verletzt
- 21.11.2006: Ein Kind rannte auf dem Bürgersteig an die hintere Eingangstür eines in die Haltebucht einfahrenden und haltenden Gelenkbus. Das Kind kam an der Bordsteinkante in Straucheln und geriet mit einem Fuß unter den hinteren rechten Reifen des Busses. Das Kind wurde schwer verletzt.
- 08.03.2007: Ein Busfahrer setzte nach dem Aussteigen der Schüler seine Fahrt fort und stieß mit der vorderen rechten Ecke des Busses gegen die linke Schulter eines auf dem Gehweg gehenden Kindes. Das Kind wurde leicht verletzt, der Fahrer hatte den Anstoß nicht bemerkt.
- 19.04.2007: Ein Fußgänger überquerte die Fahrbahn, ohne auf den Verkehr zu achten. Ein Schulbusfahrer musste, um einen Zusammenstoß zu vermeiden, stark abbremsen. Ein Schüler wurde von der letzten Sitzreihe nach vorne geschleudert und erlitt eine Platzwunde am Kopf.

- 19.06.2008: Ein Schulbusfahrer musste wegen einer sich vor dem Einfahrtsbereich (Haltestelle befindet sich in einem für den öffentlichen Verkehr gesperrten Bereich) plötzlich schließenden Schranke den Bus stark abbremsen. Die im Bus befindlichen Kinder wurden hierdurch nach vorne geschleudert - 19 Kinder wurden leicht verletzt.
- 18.12.2008: Beim Befahren der Autobahn brach an einem Schulbus ein Traggelenkbolzen an der linken Vorderradaufhängung. Der Kleinbus kollidierte mit der Leitplanke und kam nach einem Überschlag auf der linken Seite zum Liegen. Der Fahrer und die beiden im Bus befindlichen Schulkinder wurden leicht verletzt.
- 24.09.2009: Beim Überqueren der Fahrbahn in Höhe einer Haltestelle kam es zur Kollision zwischen einem Schüler und dem anfahrenden Schulbus. Der Fußgänger stürzte aufgrund des Anstoßes auf den Bürgersteig und verletzte sich leicht.
- 12.04.2010: Ein Schulbusfahrer missachtete die Vorfahrt einer PKW-Fahrerin (Vorfahrtsregelung rechts vor links). Die PKW-Fahrerin wurde schwer verletzt. Im Bus befanden sich 14 Schüler, von denen 3 leicht verletzt wurden.
- 03.05.2010: Beim innerörtlichen Abbiegen nach rechts musste ein Busfahrer aufgrund nicht angepasster Geschwindigkeit abrupt abbremsen, so dass ein Kind von seinem Sitz aus mit dem Kopf auf den Boden im Mittelgang stürzte. Dabei zog es sich nicht unerhebliche Schädelverletzungen zu.
- 01.07.2010: Eine Schülerin hielt sich zur Unfallzeit an der Bushaltestelle auf und stieg am hinteren Eingangsbereich in einen Schulbus ein. Als der Busfahrer die hintere Tür schloss, wurde der rechte Fuß der Schülerin eingeklemmt und leicht verletzt.
- 16.08.2010: Ein Schüler wartete in der ersten Reihe mit mehreren anderen Personen auf das Einfahren des Omnibusses. Durch Gedränge der an der Bushaltestelle wartenden Menschenmasse wurde der Schüler in Richtung einfahrenden Bus gedrängt. Er verlor das Gleichgewicht und kam zu Fall. Er stürzte auf die Fahrbahn, der Fuß des Schülers verkantete zwischen Reifen und Bussteig. Der Schüler wurde am Fuß leicht verletzt.
- 16.11.2010: Ein PKW-Fahrer missachtete die Vorfahrt eines Schulbusses. Im Bus befanden sich 2 Schüler, von denen einer leicht verletzt wurde.
- 11.04.2011: Ein Kind lief in Richtung eines Schulbusses, welcher gerade an der Haltestelle eingetroffen war. Auf Höhe des Hecks des Busses knickte das Kind im Laufen um, fiel zwischen das Hinterrad des Busses und Bordsteinkante der Bushaltestelle und wurde dort eingequetscht. Aufgrund der sofortigen Reaktion der Busfahrerin, welche den nur noch leicht rollenden Bus sofort zum Stoppen brachte, wurden schwerere Verletzungen des Kindes vermieden.
- 09.05.2011: Eine PKW-Fahrerin kam mit ihrem Fahrzeug leicht auf die Gegenfahrbahn und kollidierte mit einem Schulbus. Der Schulbusfahrer sowie ein Kind als Insasse wurden leicht verletzt.

17.06.2011: Ein Schulbusfahrer geriet mit seinem Fahrzeug in einer Rechtskurve nach links von der Fahrbahn ab. In der Folge kollidierte der Bus mehrfach mit den Schutzplanken und prallte gegen ein am Ortseingang befindliches Anwesen. Der Bus wurde total, das Wohnhaus massiv beschädigt. Der Busfahrer erlag am 28.06.2011 seinen Verletzungen, im Bus wurden 4 Schüler schwer und 17 Schüler leicht verletzt.

Quelle: Saarländisches Auswerte-, Vorgangsbearbeitungs- und Informationssystem der Vollzugspolizei des Saarlandes. Landespolizeidirektion Stand: 06. September 2011