Thüringer Mobilitäts Netzwerk

Leitfaden für Bicibusse in Thüringen

Planen. Organisieren. Losfahren.

Fahrradbus / Foto: Amrei Kemming

Vorwort

Liebe Leserinnen und Leser,

ich freue mich, Ihnen diesen Leitfaden zu sogenannten Bicibussen an die Hand geben zu können.

Angesichts wachsender Verkehrsbelastungen – gerade im Bereich von Schulen – ist es wichtig, Kinder und Jugendliche frühzeitig für eine aktive, gesunde Mobilität zu gewinnen. Dabei hilft uns der Bicibus: Er ist eine begleitete Fahrradgruppe von Kindern und Jugendlichen, die gemeinsam und sicher zur Schule fahren.

Das gemeinsame Fahrradfahren hat viele Vorteile. Es fördert nicht nur die körperliche Bewegung der Kinder, sondern stärkt auch das Verantwortungsbewusstsein und den sozialen Zusammenhalt der Gruppe. Dadurch lernen die Kinder Rücksichtnahme, Teamgeist und Selbstständigkeit – wichtige Werte für ein respektvolles Miteinander. Und ein weiterer positiver Effekt ist, dass der Bicibus auch eine attraktive Alternative zum täglichen „Elterntaxi“ bietet.

Dieser Leitfaden richtet sich an Eltern, Schulen und kommunale Akteure, die dieses innovative Konzept umsetzen oder unterstützen möchten. Er bietet praxisnahe, wertvolle Tipps und Handlungsempfehlungen, um Fahrradgruppen sicher, organisiert und kindgerecht in den Schulalltag zu integrieren.

Vielen Dank an alle, die sich für das Wohl unserer Kinder engagieren! Für Ihre Arbeit im Sinne einer nachhaltigen und gesunden Mobilität wünsche ich Ihnen viel Erfolg.

Ihr

Steffen Schütz
Thüringer Minister für Digitales und Infrastruktur

Inhalt

Kapitel 1 – Was ist ein Bicibus? 1
1.1 Das Prinzip: Die sichere Fahrradkolonne zur Schule 1
1.2 Die Notwendigkeit: Das Elterntaxi-Paradoxon und die kindliche Entwicklung 1
1.3 Der Mehrwert: Eine Win-Win-Situation für alle Beteiligten 1
1.4 Das Ziel dieses Leitfadens: Vom Event zum verlässlichen Alltag 2
Kapitel 2 – Rechtliches 3
2.1 Rechtliche Einschätzung zur Straßenverkehrs-Ordnung 3
2.1.1 Die gesetzliche Grundlage (§ 27 StVO) 3
2.1.2 Rechtliche Vorteile und Privilegien der Verbandsregeln 3
2.1.3 Fazit 4
2.2 Straßenrechtlicher Gemeingebrauch und straßenverkehrsrechtliche Erlaubnispflicht 5
2.3 Sicherheit durch Begleitpersonen / Umgang mit sogenannten „Corkern“ 6
2.4 Versicherungs- und haftungsrechtliche Fragen 7
2.4.1 Versicherungsschutz der Unfallkasse 7
2.4.2 Zivilrechtliche Haftung 8
2.4.3 Aufsichtspflicht 8
2.4.4 Haftpflichtversicherung 8
Kapitel 3 – Die Umsetzung 9
3.1 Grundlagen der Routen- und Haltestellenplanung 9
3.2 Das Phasenmodell: Schritt für Schritt zum verlässlichen Bicibus 10
Phase 1: Initiierung und behördliche Vorabstimmung 10
Phase 2: Mobilisierung, Einbindung der Schule und Begleitteam 10
Phase 3: Vorbereitung, Sichtbarkeit und Testlauf 11
Phase 4: Feste Etablierung, Verhaltensregeln und digitale Alltagskoordination 12
3.3 Starke Partner und Unterstützungsangebote in Thüringen 13

Kapitel 1 – Was ist ein Bicibus?

1.1 Das Prinzip: Die sichere Fahrradkolonne zur Schule

Hinter dem Begriff „Bicibus“ verbirgt sich ein einfaches und effektives Konzept: Eine feste, nach einem verlässlichen Fahrplan organisierte und von Erwachsenen aktiv abgesicherte Fahrradkolonne von Kindern, die gemeinsam ihren täglichen Schulweg bestreitet. Das übergeordnete Ziel ist es, Kindern einen nachweislich sicheren Schulweg zu bieten und gleichzeitig die tägliche aktive Bewegung an der frischen Luft fest in ihrem Alltag zu verankern.

Wie bei einer klassischen Buslinie gibt es feste Routen, feste Zeiten und definierte Haltestellen, an denen sich die Kinder im Wohnumfeld mit ihren Fahrrädern der Gruppe anschließen. Angeführt, beaufsichtigt und abgesichert wird diese Kolonne von geeigneten Begleitpersonen.

Der Bicibus ist ein unkompliziertes und alltägliches Instrument. Kommunen und Elternnetzwerke können die Fahrradkolonne eigenständig durchführen, ohne den bürokratischen Aufwand einer angemeldeten Demonstration oder die Notwendigkeit einer dauerhaften Polizeibegleitung.

1.2 Die Notwendigkeit: Das Elterntaxi-Paradoxon und die kindliche Entwicklung

Die Realität vor den Thüringer Schulen zeigt dringenden Handlungsbedarf: rund ein Viertel aller Grundschulkinder wird nach einer Erhebung des ADAC e. V. regelmäßig mit dem Auto zur Schule gebracht. Dies geschieht meist aus verständlicher Sorge der Eltern um die Verkehrssicherheit. Genau hier entsteht jedoch ein gefährliches Paradoxon: **die Masse an Fahrzeugen erzeugt direkt vor den Schultoren genau jenes unübersichtliche Verkehrschaos und die riskanten Wendemanöver, vor denen sich Eltern fürchten.**

Zudem entzieht das „Elterntaxi“ den Kindern entscheidende Entwicklungsräume. Chronischer Bewegungsmangel schadet nicht nur der Herz-Kreislauf-Fitness, sondern verzögert nachweislich auch die motorische Entwicklung wie Balance, Koordination und das räumliche Orientierungsvermögen. Verkehrskompetenz, soziale Interaktion und ein gesundes Risikobewusstsein lassen sich nicht vom Rücksitz eines Autos aus erlernen. Kinder müssen den Straßenraum aktiv und gemeinschaftlich erfahren, mit zunehmendem Alter immer selbstständiger.

1.3 Der Mehrwert: Eine Win-Win-Situation für alle Beteiligten

Die organisierte Fahrradkolonne löst diesen Widerspruch auf und schafft einen spürbaren Mehrwert für die gesamte Gemeinschaft.

Für die Kinder: Der oft monotone Schulweg verwandelt sich in ein positives Gemeinschaftserlebnis. Die Bewegung vor dem Unterricht steigert die geistige Wachheit und die Konzentrationsfähigkeit im

Klassenzimmer. In der großen Gruppe sind die Kinder mit ihren Begleitpersonen im Straßenbild um ein Vielfaches besser sichtbar. Zudem sind im StVO-Verband selbst die jüngsten und schwächsten Kinder sicher aufgehoben.

Für die Eltern: Sie werden dauerhaft vom morgendlichen Bring-Stress entlastet, da sie ihr Kind auf dem Schulweg in einer verlässlichen und geschützten Gemeinschaft wissen.

Für Schulen und Kommunen: Die Fahrradkolonne ist ein effizientes Werkzeug, um Gefahrenzonen im Schulumfeld kostengünstig zu entschärfen. Kommunen erhalten ein Instrument zur aktiven und gelebten Mobilitätsbildung, das sofort und ohne langwierige bauliche Infrastrukturmaßnahmen umsetzbar ist.

1.4 Das Ziel dieses Leitfadens: Vom Event zum verlässlichen Alltag

Bisher wurden Bicibusse oft nur als temporäre Aktionstage oder wöchentliche Demonstrationen organisiert. Dieser Leitfaden soll Thüringer Kommunen, Schulen und engagierte Eltern dazu ermutigen und befähigen, die Fahrradkolonne als festes Alltagsangebot zu etablieren. Er bietet ihnen den rechtlichen und organisatorischen Kompass, um unseren Kindern den Weg in eine selbstbestimmte, gesunde und sichere Mobilität zu ebnen.

Foto: Lukas Klose

Kapitel 2 – Rechtliches

2.1 Rechtliche Einschätzung zur Straßenverkehrs-Ordnung

Der Bicibus wird ab 16 Teilnehmenden verkehrsrechtlich nicht als bloße Ansammlung von einzelnen Radfahrenden, sondern als **geschlossener Verband** betrachtet. Diese Einschätzung ergibt sich aus **§ 27 Straßenverkehrs-Ordnung** (StVO), welcher dem organisierten Radverkehr spezifische Rechte einräumt, um die Sicherheit und Sichtbarkeit im Straßenverkehr zu erhöhen.

Die Regelung des § 27 StVO muss dabei mit der allgemeinen Bestimmung in § 2 Abs. 5 StVO, welche für Kinder unter 8 Jahren grundsätzlich eine Gehwegbenutzungspflicht vorsieht, in Einklang gebracht werden. Bei der Auslegung der einschlägigen Bestimmungen ist vom Wortlaut ausgehend abzuwägen. Dabei ist die Sicherheit der Kinder als maßgebliches Kriterium zu berücksichtigen. Praxis und Erfahrungen mit radfahrenden Kindern im Straßenverkehr legen nahe, dass Kinder in einem geschlossenen Verband (dem Bicibus) auf der Fahrbahn sicherer unterwegs sind als in der Einzelbegleitung oder beim selbstständigen Radfahren auf dem Gehweg, wo etwa Ein- und Ausfahrten, Mülltonnen, parkende Fahrzeuge oder Glasscherben zusätzliche Gefahren bergen. Da der Gesetzgeber in § 27 Abs. 1 Satz 4 StVO eine Spezialregelung für Kinder- und Jugendgruppen getroffen hat, von der jedoch radfahrende Gruppen bewusst ausgenommen worden sind, ergibt sich im Umkehrschluss, dass es radfahrenden Kindern im Verband, unabhängig vom Alter, gestattet ist, die Fahrbahn zu benutzen. Mit der Regelung in § 27 Abs. 1 Satz 4 StVO wird somit die allgemeine Gehwegbenutzungspflicht für Kinder nach § 2 Abs. 5 StVO aufgehoben, wenn die Kinder Teil eines geschlossenen Verbands sind. Damit dürfen nach hiesiger Ansicht auch Kinder unter 8 Jahren in einem geschlossenen Verband auf der Straße fahren. Die weiteren allgemeinen Bestimmungen der StVO bleiben hingegen anwendbar.

2.1.1 Die gesetzliche Grundlage (§ 27 StVO)

Gemäß § 27 Abs. 1 Satz 2 StVO dürfen Radfahrende ab einer Gruppenstärke von **mehr als 15 Personen** einen geschlossenen Verband bilden. Dies bedeutet, dass bei einem Bicibus mit 16 oder mehr Teilnehmenden die rechtlichen Rahmenbedingungen eines Verbandes greifen. Ein solcher Verband gilt als ein **zusammenhängendes Fahrzeug** (vergleichbar mit einem langen Lastzug), bei dem nicht die einzelnen Mitfahrenden im Verkehrsfluss für sich genommen betrachtet werden, sondern der gesamte Bicibus als Einheit.

2.1.2 Rechtliche Vorteile und Privilegien der Verbandsregeln

Die Einordnung als Verband nach § 27 StVO bietet folgende Vorteile für die Sicherheit:

Nebeneinanderfahren: Radfahrende dürfen und sollten zu zweit nebeneinander auf der Fahrbahn fahren.

Nutzung der Fahrbahn: Der Verband darf die rechte Fahrspur einnehmen. Eine Nutzung benutzungspflichtiger Radwege ist nicht zwingend vorgeschrieben, wenn die Gruppe dort keinen Platz findet.

Einheitliche Führung: Die Gruppe bewegt sich gemeinsam, hält zusammen und passiert Kreuzungen oder Ampeln als eine Einheit. Auch wenn ein Teil des Verbandes bei Grün über eine Ampel fährt und diese auf Rot springt, dürfen die restlichen Teilnehmenden folgen, da der Verband als ein Fahrzeug gilt.

Schutz von Kindern: Auch Kinder unter 8 Jahren, für die allgemein eine Gehwegbenutzungspflicht nach § 2 Abs. 5 Satz 1 StVO gilt, dürfen innerhalb des geschlossenen Verbandes auf der Fahrbahn fahren. Da Kinder in diesem Alter üblicherweise noch keine schulische Radfahrausbildung absolviert haben, sollte auf eine individuelle Begleitung besonders Wert gelegt werden.

Aufgrund der besonderen Schutzbedürftigkeit wird eine Teilnahme von Kindern im Vorschul- und Kindergartenalter nicht empfohlen. Kinder sollten über die notwendigen fahrerischen Kenntnisse verfügen, um bei einem Bicibus mitfahren zu können. Dies ist üblicherweise im Kindergartenalter nicht der Fall. Für die Mitfahrt von Kindern im Alter von 6 bis 8 Jahren in einem Bicibus wird empfohlen, eine ausreichende individuelle Betreuung sicherzustellen. Die Begleitpersonen sollten mindestens 16 Jahre alt sein und die Verkehrsregeln sicher beherrschen.

Sichtbarkeit: Der Verband ist durch seine Größe und Struktur im Straßenbild gut erkennbar, was zu einer passiven Sicherheit beiträgt.

↗ Sofern die Gruppe aus weniger als 16 Personen besteht, greifen die Verbandsregeln nicht. Die hier genannten Privilegien gelten nicht. Gehwege sind für Kinder bis zum 8. Lebensjahr und mit blauem Schild gekennzeichnete Radwege sind für alle Radfahrenden benutzungspflichtig.

2.1.3 Fazit

Der Bicibus (mit 16 oder mehr Teilnehmenden) wird als geschlossener Verband nach § 27 StVO eingeordnet. Er wird als **einziges, zusammenhängendes Fahrzeug** angesehen, was das sichere, gemeinsame Radfahren ermöglicht, ohne auf polizeiliche Begleitung angewiesen zu sein. Es gelten die oben genannten Privilegien. Ist der Bicibus kleiner, gelten die Privilegien nicht.

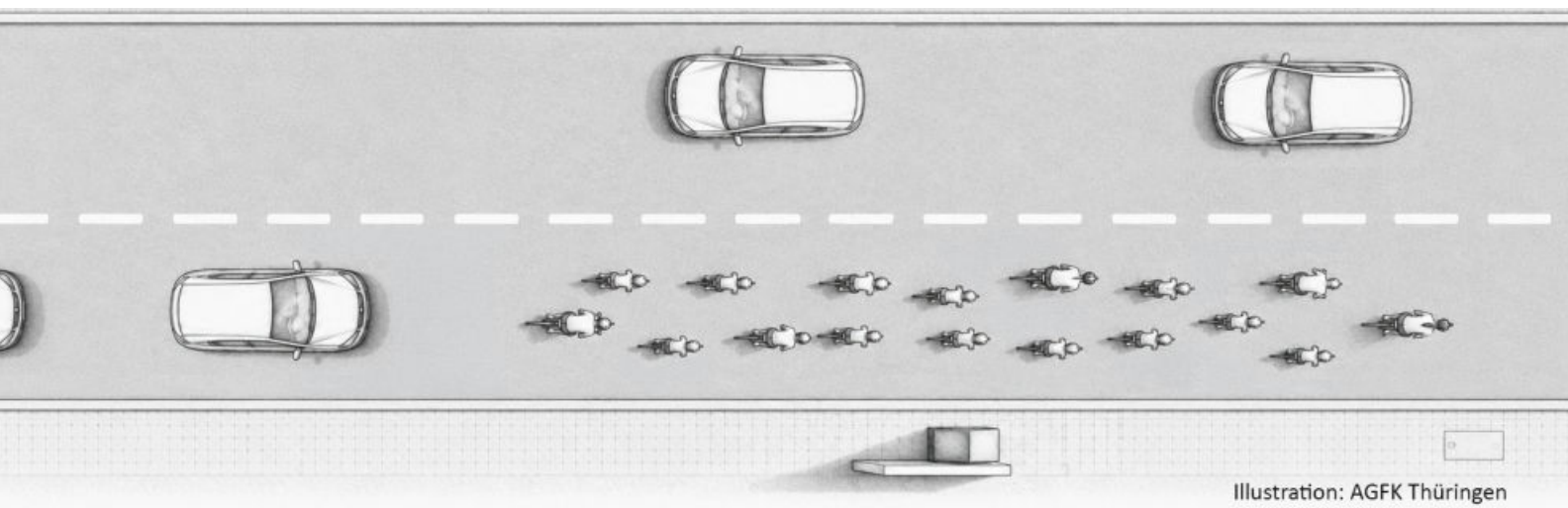


Illustration: AGFK Thüringen

2.2 Straßenrechtlicher Gemeingebrauch und straßenverkehrsrechtliche Erlaubnispflicht

Ein Bicibus ist grundsätzlich **keine erlaubnispflichtige Sondernutzung** nach dem Straßenrecht. Er fällt stattdessen unter den **Gemeingebrauch.** Gemeingebrauch bedeutet, dass Radfahrende öffentliche Straßen im Rahmen ihrer eigentlichen Bestimmung für den Verkehr benutzen. Da der Bicibus der Fortbewegung und dem Schulweg dient (und keine kommerziellen Zwecke wie z. B. ein „BierBike" verfolgt), ist er verkehrsüblich. Sollte der Bicibus durch seine besondere Größe oder begleitende Veranstaltungen den Verkehr außergewöhnlich stark beeinträchtigen, fällt dies unter Umständen unter eine genehmigungspflichtige **übermäßige Straßenbenutzung** nach § 29 Abs. 2 StVO.

In der Verwaltungspraxis werden Radveranstaltungen teilweise als erlaubnispflichtig angesehen, wenn:

- mehr als 100 Personen teilnehmen oder
- mit **erheblichen** Verkehrsbeeinträchtigungen zu rechnen ist.

Erhebliche Verkehrsbeeinträchtigungen werden typischerweise eher bei der Nutzung verkehrsstärkerer oder klassifizierter Straßen angenommen. Starre Grenzwerte bestehen jedoch nicht. Entscheidend bleibt stets die konkrete Verkehrswirkung der jeweiligen Fahrt. Bei Zweifeln wird zur Erhöhung der Rechtssicherheit empfohlen, frühzeitig Kontakt mit der zuständigen Straßenverkehrsbehörde aufzunehmen, insbesondere bei:

- erstmaliger Durchführung,
- neuer Streckenführung,
- größeren Gruppen,
- unklarer Verkehrslage.

Hilfreich für die Abstimmung mit der Behörde können dabei insbesondere sein:

- kurze Streckenbeschreibung mit Lageplan,
- realistische Einschätzung der Gruppengröße,
- Beschreibung des zeitlichen Ablaufs,
- Benennung verantwortlicher Ansprechpersonen,
- Sicherheitskonzept,
- einheitliche und gut erkennbare Kennzeichnung der Gruppe, sodass diese als Verband wahrgenommen wird (z. B. Warnwesten oder andere gut sichtbare Erkennungsmerkmale).

Das Sicherheitskonzept kann insbesondere Hinweise enthalten zu:

- geplante Route,
- Treffpunkten bzw. Haltestellen,
- Begleitpersonen,
- Informationen an Eltern und Kinder,
- Information der Teilnehmenden zu Verhaltensregeln im Verband,
- Umgang mit Pannen oder Notfällen.

2.3 Sicherheit durch Begleitpersonen / Umgang mit sogenannten „Corkern“

Begleitpersonen, die den Verband während der Fahrt nach vorne, hinten und/oder seitlich absichern, **dürfen nicht aktiv in den Straßenverkehr eingreifen**. Dies betrifft insbesondere den Eingriff in den fließenden Verkehr durch z. B. die aktive Hinderung der Weiterfahrt von anderen Verkehrsteilnehmenden. Eine solche Maßnahme ist rechtswidrig und kann zu strafrechtlichen Konsequenzen führen. Die Verkehrsregelung und das Erteilen von verbindlichen Zeichen und Weisungen an Verkehrsteilnehmende sind hoheitliche Aufgabe der Polizei. Das sogenannte „Corken" bezeichnet eine Praxis, bei der eine private Begleitperson des Verbandes mit einem Fahrrad bereits vor Passage des Bicibus stehen bleibt, beispielsweise in einem Kreuzungsbereich. Dort hält sie den Verkehr an, bis der Verband die Kreuzung erreicht und passieren kann (siehe Illustration). Die Straße wird dadurch für den kreuzenden Verkehr blockiert. Dieses Verhalten stellt bereits einen aktiven Eingriff in den Straßenverkehr dar und ist damit nicht gestattet.

2.4 Versicherungs- und haftungsrechtliche Fragen

2.4.1 Versicherungsschutz der Unfallkasse

Nach Auskunft der Unfallkasse Thüringen sind die Schülerinnen und Schüler während ihres Schulwegs im Rahmen eines Bicibusses im Regelfall durch die **Unfallkasse** versichert. Weder eine Voranmeldung noch die Existenz fester Routen und Haltepunkte stehen dem Versicherungsschutz der Schülerinnen und Schüler grundsätzlich entgegen, sofern der Weg final und überwiegend dem Schulbesuch dient und nicht durch eigenwirtschaftliche Gründe geprägt oder unterbrochen wird. Verbindliche Aussagen über das Bestehen eines Versicherungsschutzes sind jedoch stets erst nach Vorlage eines konkreten Sachverhalts möglich und können abschließend nur im Rahmen des förmlichen Feststellungsverfahrens nach Eingang einer Unfallanzeige getroffen werden.

Etwas anderes könnte u. U. gelten, falls der Bicibus im Rahmen einer angemeldeten Versammlung durchgeführt würde. Tritt im Rahmen einer solchen Veranstaltung der versammlungsrechtliche oder demonstrative Charakter in den Vordergrund, kann dies zur Folge haben, dass die Handlungstendenz der teilnehmenden Schülerinnen und Schüler nicht mehr final und überwiegend auf den Schulbesuch, sondern wesentlich auch oder sogar vorrangig auf die Teilnahme an der Versammlung selbst gerichtet ist.

Die Durchführung eines Bicibusses als angemeldete Versammlung birgt damit ein erhöhtes Risiko, dass im Schadensfall der Schulwegcharakter und damit der Versicherungsschutz in Frage gestellt werden kann. Eine Durchführung als reine Fahrgemeinschaft mit klarer Ausrichtung auf das Erreichen der Schule ist also in diesem Fall unfallversicherungsrechtlich vorzugswürdig. Sollten gleichwohl aus straßenverkehrsrechtlichen oder organisatorischen Gründen Versammlungsanmeldungen erfolgen, ist im Einzelfall zu prüfen, ob die konkrete Ausgestaltung der Veranstaltung den Schulwegcharakter überwiegen lässt oder ob dieser durch demonstrative Elemente – wie einen deutlich vom Schulweg abweichenden Streckenverlauf, eine bewusst verlangsamte Fahrweise, das Mitführen von Transparenten oder die Verknüpfung mit politischen Anliegen – überlagert wird. Eine abschließende und verbindliche Beurteilung kann auch insoweit erst nach Eingang einer Unfallanzeige im förmlichen Feststellungsverfahren erfolgen.

Für Begleitpersonen wie Eltern kommt ein Versicherungsschutz nur dann in Betracht, wenn die Voraussetzungen des § 2 Abs. 2 Satz 1 Sozialgesetzbuch VII (SGB) vorliegen, wonach Personen versichert sind, die „**wie Beschäftigte**“ tätig werden. Dies setzt voraus, dass die Tätigkeit ernstlich dem Willen des Schulträgers oder der Schule entspricht und unter solchen Umständen geleistet wird, die einer Tätigkeit aufgrund eines Beschäftigungsverhältnisses ähnlich sind. Dabei sind eine organisatorische Einbindung in den Schulbetrieb sowie eine Weisungsgebundenheit Indizien für eine solche „Wie-Beschäftigung“. In diesem Zusammenhang können eine strukturierte Anmeldung und die Aufnahme in Teilnehmerlisten als Indiz für eine Eingliederung sowie für eine Weisungsgebundenheit gegenüber dem Schulträger oder der Schule dienen. Bei privat organisierten Fahrgemeinschaften werden diese Voraussetzungen in der Regel nicht vorliegen.

2.4.2 Zivilrechtliche Haftung

Die Haftung bei einem Bicibus richtet sich nach den allgemeinen Grundsätzen der Aufsichtspflicht und der deliktischen Haftung von Kindern im Straßenverkehr. Kinder unter 7 Jahren sind generell deliktsunfähig und haften daher nicht. Kinder zwischen 7 und 10 Jahren haften im fließenden Verkehr nur bei Vorsatz, vgl. § 828 Abs. 2 Bürgerliches Gesetzbuch (BGB). Bei Schäden an parkenden Fahrzeugen oder gegenüber Fußgängern können sie je nach Einsichtsfähigkeit haften; hier gilt § 828 Abs. 2 BGB nicht. Ab 10 Jahren haften Kinder voll, sofern sie die nötige Einsichtsfähigkeit besitzen. Wann diese gegeben ist, richtet sich nach den konkreten Umständen des Einzelfalls.

2.4.3 Aufsichtspflicht

Eine pauschale Haftung der begleitenden Eltern oder der organisierenden Personen für fremde Kinder gibt es kraft Gesetzes nicht. Eine Aufsichtspflicht der Begleitpersonen besteht aber dann, wenn diese für andere Kinder übernommen wurde, was sich auch aus den Umständen ergeben kann.

Begleitpersonen haften dann für Schäden, die ein fremdes Kind verursacht, wenn sie ihre Aufsichtspflicht **schuldhaft** verletzt haben (§ 832 BGB).

Die Aufsichtspflicht ist erfüllt, wenn die Aufsichtsperson die nach Alter, Eigenart und Reife des Kindes erforderlichen und zumutbaren Maßnahmen trifft; sie richtet sich nach den Besonderheiten des örtlichen Umfeldes, dem Ausmaß der drohenden Gefahren, der Voraussehbarkeit des schädigenden Verhaltens sowie der Zumutbarkeit für den Aufsichtspflichtigen.

Um die Haftung der Aufsichtspersonen oder der Veranstaltenden auszuschließen, können Begleitpersonen individuelle Haftungsausschlüsse vereinbaren.

2.4.4 Haftpflichtversicherung

Verursacht ein Kind während der Fahrt einen Schaden (z. B. Kratzer an einem parkenden Auto; Unfall mit Beteiligung anderer), greift die gesetzliche Unfallversicherung nicht, da diese nur Personenschäden des Versicherten abdeckt. Hier ist die private Haftpflichtversicherung der Eltern gefragt. Eltern sollten ihre Haftpflichtversicherung prüfen, z. B. dahingehend, ob diese auch Schäden durch „deliktsunfähige Kinder“ oder bei „unentgeltlicher Betreuung“ fremder Kinder abdeckt. Eine Betriebs- oder Vereinshaftpflichtversicherung der Veranstaltenden könnte ebenfalls sinnvoll sein.

Kidical Mass in Weimar

Kapitel 3 – Die Umsetzung

Egal ob Sie als Eltern den Anstoß geben, als Lehrkraft Unterstützung bieten oder in der Kommunalverwaltung mitwirken: Einen Bicibus ins Leben zu rufen, ist eine gute Möglichkeit, den Schulweg für Kinder sicherer, gesünder und gemeinschaftlicher zu gestalten!

Damit die Organisation von Anfang an leicht von der Hand geht, die Aufgaben auf mehreren Schultern verteilt bleiben und der Verband sicher durch den Verkehr rollt, führt dieser Leitfaden Schritt für Schritt durch die Routenplanung, die Vorbereitung und den Alltag der Fahrradkolonne.

Die enthaltenen Empfehlungen verstehen sich dabei nicht als starrer Kriterienkatalog, sondern als praxisnahe Orientierungshilfe.

3.1 Grundlagen der Routen- und Haltestellenplanung

Der Bicibus trägt das Wort „Bus“ im Namen, weil er wie der öffentliche Personennahverkehr regelmäßig, verlässlich, auf einer **festen Route** und zu festen Zeiten verkehrt. Die durchdachte Streckenführung bildet dabei das Fundament, damit Kinder und Eltern mit einem rundum guten Gefühl mitfahren.

- **Netzwerk und Routenführung:** Die Route verbindet die wesentlichen Wohnquartiere auf direktem Wege mit der Schule oder auch mehreren Schulen im Umkreis.
- **Verkehrsarme Wege:** Bevorzugt werden ruhige Nebenstraßen, Fahrradstraßen oder verkehrsberuhigte Bereiche, damit die Kinder sichere und angenehme Wege für ihre selbständige Mobilität im Alltag kennenlernen.
- **Topografie:** Die Steigungen der Strecke sollten auch von jüngeren Kindern oder schwächeren Radfahrenden gut zu bewältigen sein.
- **Haltestellen und Bedarfsanalyse:** Haltestellen dienen als sichere Sammelpunkte (z. B. auf öffentlichen Plätzen oder breiten Gehwegbereichen). Von den Wohnorten der Kinder sollten sichere Wege zu den Haltestellen führen. Wo Haltestellen gebraucht werden, lässt sich gemeinsam mit der Schule leicht ermitteln – zum Beispiel, indem die Kinder ihre Wohnorte auf einer Karte anonymisiert mit Pins markieren.
- **Fahrplan und Pufferzeiten:** Der Fahrplan rechnet kurze Haltezeiten von 1 bis 2 Minuten ein, damit Kinder sich entspannt und ohne Hektik der Kolonne anschließen können. Die Ankunft an der Schule sollte etwa 10 bis 15 Minuten vor Unterrichtsbeginn liegen, damit alle in Ruhe ihre Räder abstellen und in die Klassenräume gehen können.

↗ Da der morgendliche Schulweg einheitliche Unterrichtszeiten hat, der Heimweg nachmittags aber durch unterschiedliche Schul- und Hortzeiten individuell verläuft, entfaltet der Bicibus seine größte Schutzwirkung vor allem morgens im Hauptverkehr. Besteht an einer Schule zu bestimmten Zeiten ausreichend Bedarf, sind auch Nachmittagsfahrten sinnvoll – ein fehlendes flächendeckendes Nachmittagsangebot sollte aber kein Grund sein, auf die Vorteile der morgendlichen Fahrt zu verzichten. Bis zur Radfahrausbildung in der 4. Klasse sollten Kinder den Heimweg zudem grundsätzlich nur in Begleitung Erwachsener bestreiten.

3.2 Das Phasenmodell: Schritt für Schritt zum verlässlichen Bicibus

Phase 1: Initiierung und behördliche Vorabstimmung

Für den Start schließt sich am besten ein kleines Kernteam von 3 bis 5 Personen (beispielsweise engagierte Eltern und Lehrkräfte) zusammen, das die Organisation übernimmt und erste Ideen für Route und Fahrplan skizziert.

- **Vorab-Befahrung:** Das Kernteam fährt die geplante Strecke vorab zu den echten Schulwegzeiten (morgens zwischen 7 Uhr und 8 Uhr) ab, um den Verkehr und potenzielle Gefahren realistisch einzuschätzen.
- **Einbindung von Behörden:** Obwohl eine Fahrradkolonne rechtlich nicht anmelde-pflichtig ist, ist der frühzeitige Austausch mit der Kommunalverwaltung (Straßenverkehrsbehörde), der Schulleitung und der Polizei wertvoll und ausdrücklich zu empfehlen.

Phase 2: Mobilisierung, Einbindung der Schule und Begleitteam

Über Elternbriefe, Schul-Apps, Flyer oder Infoveranstaltungen werden Familien informiert und zum Mitfahren eingeladen. Parallel wird ein Pool an Begleitpersonen aufgebaut:

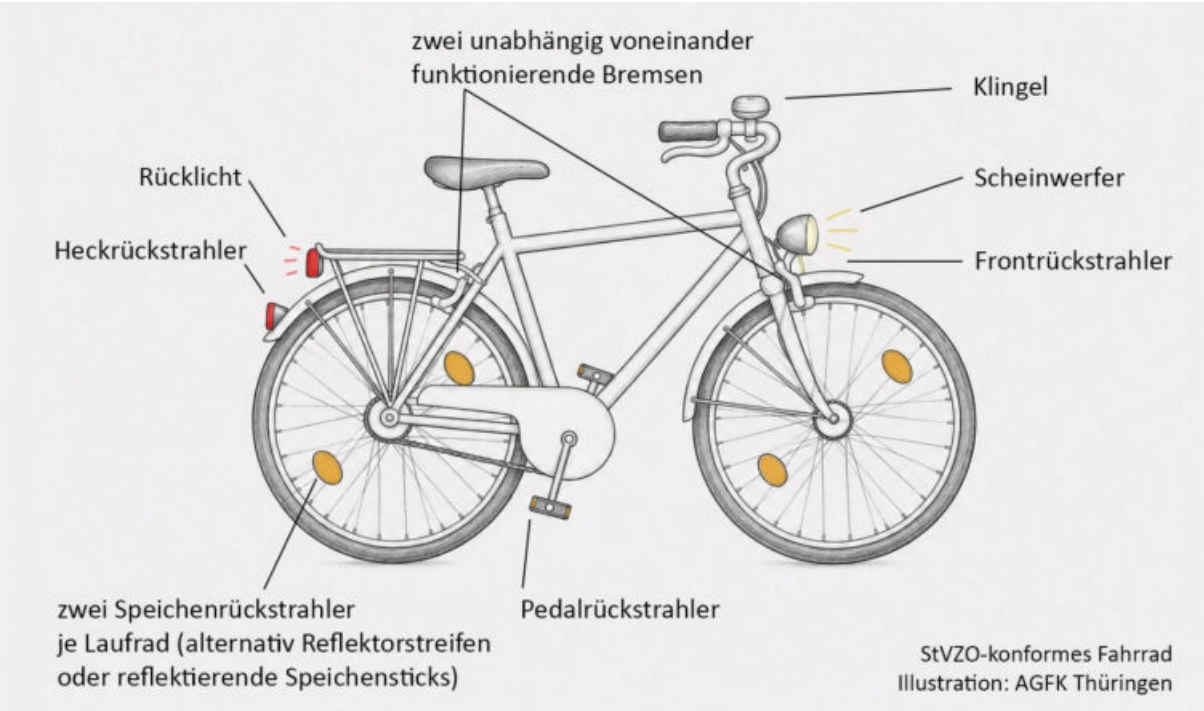
- **Betreuungsschlüssel und Aufstellung:** Als Mindestmaß wird eine Begleitperson auf 10 Kinder empfohlen. In der Praxis bewährt sich ein Schlüssel von einer Begleitperson auf 4 bis 5 Kinder.
- **Aufteilung ab 16 Teilnehmenden:** Ab 16 Teilnehmenden ist die Verbandsgröße mit den geschilderten Privilegien erreicht. Es sichern mindestens 2 Begleitpersonen die Kolonne ab, einer an der Spitze und einer am Ende. Sinnvoll ist es, ab dieser Gruppengröße mit mindestens einer weiteren Begleitperson in der **Mitte des Verbandes** zu fahren. Sie sichert die Kinder seitlich zur Fahrbahn hin ab und bemerkt sofort, falls in der Mitte der Gruppe Unterstützung gebraucht wird. Auch bei Pannen oder anderen Situationen, bei denen eine Begleitperson vor Ort verbleiben muss, ist der Verband dann weiterhin durch die übrigen 2 Begleitpersonen nach vorne und hinten gesichert.

- **Altersstruktur:** Bei jüngeren Kindern werden weitere Begleitpersonen im StVO-Verband eingeplant. Auch Jugendliche ab 16 Jahren können nach Absprache als Begleitung unterstützen.
- **Das macht eine gute Begleitperson aus:** Wer mitfährt, sollte das eigene Rad sicher beherrschen, die Regeln der Straßenverkehrs-Ordnung für Gruppenfahrten (§ 27 - Verbände) kennen, umsichtig sein und mit einer ruhigen, besonnenen Ansprache für Ordnung in der Fahrradkolonne sorgen.

Phase 3: Vorbereitung, Sichtbarkeit und Testlauf

Bevor der Bicibus fest in den Alltag startet, werden Technik und Abläufe unkompliziert erprobt:

- **Sichtbarkeit und Ausrüstung:** Begleitpersonen tragen gut sichtbare Warnwesten mit Reflektoren. Reflektierende Elemente an Rucksäcken, Fahrradfahnen oder Reflektor-bänder an den Hosenbeinen der Kinder machen die Gruppe zusätzlich gut sichtbar.
- **Verkehrssichere Fahrräder:** Bevor es losgeht, machen alle einmal den wichtigen Rad-Check: Bremsen, Licht und Reflektoren müssen vorhanden sein und einwandfrei funktionieren – ganz so, wie es die Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung (StVZO) für ein verkehrssicheres Fahrrad vorschreibt. Zudem ist die richtige Sitzhöhe entscheidend, um jederzeit ein sicheres und stabiles Anhalten zu ermöglichen.
- **Probelauf:** Ein erster Testlauf – z. B. an einem verkehrsarmen Sonntagmorgen – gibt Kindern und Begleitpersonen Sicherheit.
- **Schrittweiser Start:** Begonnen werden kann beispielsweise mit einem festen Tag pro Woche oder Monat; bei steigender Annahme kann das Angebot schrittweise erweitert werden.



Phase 4: Feste Etablierung, Verhaltensregeln und digitale Alltagskoordination

Sobald der Bicibus regelmäßig rollt, sorgt eine gute Organisation für Entlastung bei allen Beteiligten.

- **Messenger-Gruppen für die Praxis:** Eine gemeinsame Chatgruppe (z. B. über DSGVO-konforme Messenger oder Schul-Apps) für Begleitteam und Eltern ist eine echte Hilfe. Hier lassen sich Vertretungen bei Krankheit schnell organisieren oder kurze Hinweise bei extremem Wetter (z. B. Glatteis oder Unwetter) direkt an alle senden.
- **Verlässliches Richttempo (9 km/h):** Erfahrungswerte aus der Praxis – wie etwa beim Fahrradbus Köln – zeigen, dass ein Richtwert von **ca. 9 km/h** optimal ist. Dieses konstant eingehaltene Tempo verhindert, dass die Spitze davonfährt oder die Gruppe abreißt. Es sorgt für eine entspannte Fahrt, garantiert die pünktliche Ankunft an den Haltestellen sowie der Schule und beugt Frustration durch Verspätungen effektiv vor.
- **Kompakte Formation:** Der StVO-Verband fährt als geschlossene Einheit zu zweit nebeneinander (Begleitpersonen fahren stets links außen).
- **Sicherheitsabstände:** Es wird rechts gefahren, jedoch mit genügend Sicherheitsabstand zu Bordsteinen und untereinander (mindestens Lenkerbreite) sowie zu parkenden Autos, um Gefahren durch sich plötzlich öffnende Autotüren („Dooring“) zu vermeiden.
- **Verhalten an Kreuzungen:** Der Verband gilt rechtlich als *ein* einzelnes Fahrzeug. Schaltet eine Ampel während der Durchfahrt auf Rot, fährt die gesamte Gruppe geschlossen und ruhig über die Kreuzung.
- **Regeln für Kinder:** Die Kinder überholen innerhalb der Kolonne nicht, bleiben stets in ihrer Spur, halten die Konzentration nach vorne gerichtet und steigen ausschließlich an den vereinbarten Haltestellen ein oder aus.
- **Notfallmanagement:** Bei Pannen oder Unfällen übernehmen die Begleitpersonen die Erstversorgung und die Absicherung der Stelle. Bei Schäden melden sie dies der Polizei.

↗ Die Begleitpersonen sollten die Kinder zu Beginn der Fahrt **darauf sensibilisieren, dass für den Bicibus besondere Regeln gelten**, die für den restlichen Alltag im Straßenverkehr nicht gelten.

3.3 Starke Partner und Unterstützungsangebote in Thüringen

Niemand muss diesen Weg allein gehen! In Thüringen stehen starke Partner bereit, die mit Rat, Tat und Erfahrung zur Seite stehen:

- **ADFC Thüringen e. V.**: Der Verein unterstützt mit wertvollem Know-how zum Fahren im Verband, Vorlagen, Tipps für Begleitpersonen und langjähriger Praxiserfahrung. https://thueringen.adfc.de
- **Arbeitsgemeinschaft Fahrradfreundliche Kommunen in Thüringen e. V. (AGFK-TH)**: Die AGFK-TH bietet praktische Beratung, Informationsmaterialien sowie Vernetzung für Initiativen, Kommunen und Schulen. www.agfk-thueringen.de
- **Schulen und Schulträger:** Sie können bei der Verteilung von Informationen an die Elternschaft und der Organisation von Aktionen unterstützen.
- **Thüringer Ministerium für Digitales und Infrastruktur (TMDI):** Das Ministerium ist Ansprechpartner für Fragen rund um die sichere und nachhaltige Mobilität von Kindern Jugendlichen im Freistaat Thüringen und fördert diese auf verschiedene Art und Weise. https://digitales-infrastruktur.thueringen.de
- Seit 2023 wird das **Schulradeln in Thüringen** landesweit angeboten. Der Wettbewerb bietet eine passende Gelegenheit, einen Bicibus zunächst auszuprobieren und erste Erfahrungen zu sammeln. Informationen und Materialien zum Schulradeln finden Sie unter www.schulradeln-thueringen.de

Weimar, Foto: Henry Sowinski

BICIBUS

GEMEINSAM. SICHER. NACHHALTIG.

*diese Grafik kann gern verwendet werden

Weimar, Foto: Henry Sowinski

Der Leitfaden entstand auf Initiative der AG 4 „Nahmobilität“ des Thüringer Mobilitätsnetzwerks in einer Unterarbeitsgruppe „Bicibus“.

Folgende Institutionen waren an der Erstellung beteiligt:

- Thüringer Ministerium für Digitales und Infrastruktur (TMDI)
- Thüringer Ministerium für Inneres, Kommunales und Landesentwicklung (TMIKL)
- AGFK Thüringen e. V
- ADFC Thüringen e. V.
- Radentscheid Weimar
- Unfallkasse Thüringen

Herausgeber:
Thüringer Mobilitätsnetzwerk
Geschäftsstelle LEG
99084 Erfurt

Telefon: 0361 5603-0
Telefax: 0361 5603-333
E-Mail: info@leg-thueringen.de

Im Auftrag von:
Thüringer Ministerium für Digitales und Infrastruktur

August 2026

Thüringer Mobilitäts Netzwerk

Freistaat Thüringen
Ministerium für Digitales und Infrastruktur