

Sichere Beförderung von Menschen mit Behinderungen



FÜR EIN GESUNDES BERUFSLEBEN



BERUFLICHE REHABILITATION UND WERKSTÄTTEN

Sichere Beförderung von Menschen mit Behinderungen

Impressum

Sichere Beförderung von Menschen mit Behinderungen

Erstveröffentlichung 06/2008, Stand 06/2015

© 2008 Berufsgenossenschaft für Gesundheitsdienst
und Wohlfahrtspflege (BGW)

Herausgegeben von

Berufsgenossenschaft für Gesundheitsdienst
und Wohlfahrtspflege (BGW)

Hauptverwaltung

Pappelallee 33/35/37

22089 Hamburg

Tel.: (040) 202 07 - 0

Fax: (040) 202 07 - 24 95

www.bgw-online.de

Bestellnummer

TP-SiBef-14

Verfasser

Susanne Stabel, BGW-Präventionsdienste

Matthias Wilhelm, BGW-Produktentwicklung

Fachliche Beratung

Alexander Esslinger, Beschützende Werkstätte Heilbronn e. V.

Hartmut O. Genz

Text

Natalie Broscheid

Redaktion

Linda Tappe, BGW-Kommunikation

Fotos

Eva Häberle (Titel), Hamburg

Bertram Solcher (S. 12 und 13), Hamburg

Eva Häberle (S. 6 und 11), Hamburg

Sebastian Rabe (S. 25, 26 und 27), Hamburg

Gestaltung und Satz

designhaus berlin, Berlin

Druck

Bonifatius GmbH, Paderborn

Inhalt

1	Fahrdienste – Dienstleister für Lebensqualität	6
2	Technische Anforderungen an die sichere Beförderung	8
2.1	Rechtsverbindlichkeit von technischen Normen	8
2.2	Auswahl geeigneter Fahrzeuge	9
2.2.1	Allgemeine Anforderungen	10
2.2.2	Spezielle Anforderungen	10
2.3	Rollstühle als Fahrgastsitz	11
2.4	Sichere Rückhaltesysteme	12
2.4.1	Rückhaltesysteme nach DIN 75078 Teil 2	12
2.4.2	Konventionelle Rückhaltesysteme	14
2.4.3	Nützliche Informationen und Hinweise	15
2.5	Wartung, Instandhaltung und Prüfung	16
3	Organisation im Fahrdienst	20
3.1	Prozesse und Ziele festlegen	20
3.2	Auswahl und Qualifikation des Fahrpersonals	21
3.3	Delegation und Verantwortung	22
3.4	Unterweisung	22
4	Rahmenbedingungen für sicheres Fahren	23
4.1	Fahreinsätze planen	23
4.2	Begleitperson	24
4.3	Rund um die Fahrt	24
4.4	Ein- und Aussteigen sicher organisieren	25
4.5	Notfallsituationen und Erste Hilfe	27
4.6	Fahrsicherheitstrainings	29
5	Gefährdungsbeurteilung und Risikoanalyse	30
5.1	Risiken identifizieren: die Mehrpunktabfrage	30
5.2	Gefährdungen beurteilen nach Wahrscheinlichkeit und Schwere	31
5.3	Problembearbeitung und Lösungsfindung im Team	32
6	Angebote der BGW	34
	Gesetze, Vorschriften, Normen	36
	Anhang	39
	Kontakt	54



1 Fahrdienste – Dienstleister für Lebensqualität

Mobilität gehört in unserer Gesellschaft zu den zentralen Bedürfnissen. Sie definiert Lebensqualität und sichert soziale Kontakte. Mobil sein heißt, die Grundlage für Selbstständigkeit und Unabhängigkeit im Leben zu schaffen. Für Menschen mit Behinderungen wird die Teilhabe am beruflichen und sozialen Leben entscheidend davon mitbestimmt, ob Verkehrs- und Beförderungsmittel verfügbar sind.

Auch international steht das Thema Mobilität und Teilhabe verstärkt im Fokus. So haben die Vereinten Nationen ein Übereinkommen über die Rechte von Menschen mit Behinderungen (Convention on the Rights of Persons with Disabilities, kurz CRPD; zu Deutsch: UN-Behindertenrechtskonvention) geschlossen. Ziel ist der gleichberechtigte Zugang zum Lebensumfeld, zu Transportmitteln, Informationen, Kommunikation – eben allen Einrichtungen und Diensten, die der Allgemeinheit offenstehen. Wo notwendig, müssen Hindernisse in Gebäuden, auf Straßen und in Transportmitteln beseitigt werden.

Das Unfallrisiko ist bis heute im Straßenverkehr besonders hoch, auch sind die Folgen im Allgemeinen gravierender als bei Unfällen im Betrieb. Nicht selten werden gleich mehrere Menschen in einen Unfall hineingezogen. Zudem sind Fahrgäste, die im Rollstuhl sitzend in Fahrzeugen befördert werden, besonderen Gefährdungen ausgesetzt.

Die Berufsgenossenschaft für Gesundheitsdienst und Wohlfahrtspflege (BGW) als gesetzliche Unfallversicherung widmet sich mit Nachdruck der Mobilität von Menschen mit Behinderungen. Wir setzen uns dafür ein, dass Menschen mit Handicap sicher unterwegs sind, und unterstützen unsere Mitgliedsbetriebe bei der Wahrnehmung ihrer Unternehmenspflichten.

In diesem Ratgeber finden Sie wichtige Informationen und viele Tipps, um die Qualität und die Sicherheit der Beförderung von Menschen mit Behinderungen zu verbessern. Fahrdienstleiter erfahren in dieser Broschüre, welche sicherheitsrelevanten Anforderungen der Fahrdienst erfüllen muss. Wir geben aber auch Hinweise und Sicherheitsempfehlungen nach dem Stand der Technik, wo der Gesetzgeber keine eindeutigen Standards definiert.

Erfahren Sie, wie der Fahrdienst effizient und sicher organisiert werden kann und wie Sie Fahrer unterweisen und qualifizieren, um Unfälle zu vermeiden. Das schließt das Thema psychische und physische Belastungen ebenso ein wie Tipps für richtiges Handeln in Notfällen.

Am Ende dieses Ratgebers haben wir Gesetze und Verordnungen zusammengestellt, die Grundlage für die Arbeit in einem Fahrdienst sind. Dort finden Sie auch praktische Arbeitshilfen und Hinweise zu weiteren Unterstützungsangeboten der BGW.

2 Technische Anforderungen an die sichere Beförderung

Welche technischen Anforderungen muss ein Fahrzeug erfüllen, welche Verhaltensregeln sind bei der Beförderung von Menschen zu beachten? Straßenverkehrszulassungsordnung (StZVO) und Straßenverkehrsordnung (StVO) bilden die Rechtsgrundlagen für Fahrdienste. Allerdings geben beide Rechtsnormen bislang wenig konkrete Hinweise für die Beförderung von Menschen mit Behinderungen, insbesondere von Rollstuhlnutzern. Wenn präzise Vorschriften fehlen, leiten sich technische Standards und Verhaltensregeln aus dem Allgemeingültigen ab, orientiert am Stand der Technik und der wissenschaftlichen Erkenntnis.

Technische Anforderungen, die ein Fahrdienst erfüllen muss, sind in nationalen (DIN), europäischen (EN oder DIN EN) und internationalen (ISO) technischen Normen beschrieben. Im Mittelpunkt stehen dabei die Fahrzeuge. Hier werden aber darüber hinaus diverse Zusatzeinrichtungen bis hin zum Rollstuhl näher betrachtet.

2.1 Rechtsverbindlichkeit von technischen Normen

Im Unterschied zu rechtsverbindlichen Gesetzen und Verordnungen haben technische Normen zunächst nur Empfehlungscharakter. Grundsätzlich stehen sie jedermann zur Anwendung frei. Man kann, aber muss sie nicht anwenden.

Technische Normen erlangen jedoch Rechtsverbindlichkeit, wenn auf sie in Gesetzen oder Verordnungen verwiesen wird oder wenn sie Bestandteil privatrechtlicher Ver-

träge sind. Darüber hinaus gelten technische Normen als Maßstab für technisch sorgfältiges Verhalten. Für gutachtliche Stellungnahmen werden sie in diesem Sinne herangezogen.

Nationale Normen gelten in Deutschland als anerkannte Regeln der Technik. Ihre Anwendung ist die Gewähr für ein Mindestmaß an Sicherheit. In diesem Kontext ist auch die DIN 75078 Teil 1 und 2 zu sehen. Sie beschreibt die Anforderungen an „Kraftfahrzeuge zur Beförderung von mobilitätsbehinderten Personen“.

Europäisch harmonisierte Normen (DIN EN, ECE) haben einen besonderen Status. Sie beziehen sich immer auf verbindliche europäische Richtlinien beziehungsweise deren Umsetzung in das jeweilige nationale Recht und konkretisieren die Anforderungen für den Einzelfall.

Wird ein Produkt nach europäischen Normen hergestellt und gekennzeichnet (CE), lässt das die Vermutung zu, dass die grundlegenden Sicherheits- und Gesundheitsanforderungen erfüllt sind. Das Produkt darf in den Mitgliedsstaaten auf den Markt gebracht und in Betrieb genommen werden.

Auf europäische und internationale Normen (ISO) kann in Gesetzen Bezug genommen werden. Dann sind diese Normen ebenfalls verbindlich anzuwenden. Im Straßenverkehrsrecht ist das häufig der Fall, zum Beispiel bei ECE-Normen für Rückhaltesysteme.

Beispiel: muskelkraftbetriebene Rollstühle

	Rechtsgrundlage	Inhalt/Ziel
Europäische Rechtsvorgabe	Richtlinie 93/42/EWG des Rates über Medizinprodukte	Grundlegende Sicherheits- und Gesundheitsanforderungen, Abbau von Handelshemmnissen auf dem gemeinsamen Markt
Nationale Rechtsvorgabe (Bundesrepublik)	Gesetz über Medizinprodukte (Medizinproduktegesetz – MPG)	Nationale Umsetzung dieser Anforderungen
Europäische Normung	DIN EN 12183	Technische Details für muskelkraftbetriebene Rollstühle, um die Anforderungen zu erfüllen

Herleitung der Rechtsverbindlichkeit der DIN EN 12183

2.2 Auswahl geeigneter Fahrzeuge

Zur Beförderung von Menschen mit Behinderungen müssen geeignete Fahrzeuge zur Verfügung stehen. Ob beispielsweise ein handelsübliches Kraftfahrzeug eingesetzt werden kann oder ob eine besondere Ausstattung erforderlich ist, hängt von der Art und dem Grad der Behinderung der Fahrgäste ab, die befördert werden.

Folgende Fragen sollte sich ein Fahrdienst in diesem Zusammenhang vor der Beschaffung eines Fahrzeuges stellen:

- Können sich die Fahrgäste auf einen normalen Fahrzeugsitz setzen oder müssen sie während der Fahrt im Rollstuhl sitzen?
- Benötigen sie beim Umsetzen Unterstützung?
- Welche Einschränkungen haben die Fahrgäste oder könnten sie künftig haben, etwa in ihrer Gehfähigkeit oder einer Sinneswahrnehmung?
- Ist mit Verhaltensauffälligkeiten beim Ein- und Aussteigen oder während der Fahrt zu rechnen?

Die Antworten geben Aufschluss über die Anforderungen an das Fahrzeug. Eine Grundlage für die Auswahl und möglicherweise den erforderlichen Umbau ist die Norm DIN 75078, Teil 1 und 2 „**Kraftfahrzeuge zur Beförderung mobilitätsbehinderter Personen (KMP)**“.

Diese Norm beschreibt Mindestanforderungen für Kraftfahrzeuge, die zur Beförderung von Menschen mit Mobilitätsbehinderungen geeignet sind. Sie gilt nicht für Kraftomnibusse, für diese gibt es eine EU-Richtlinie.

In erster Linie richtet sich die DIN 75078 an Aufbauhersteller und Fahrzeugumbauer. Einrichtungen für Menschen mit Behinderungen können sich die Norm auch zunutze machen: Ziehen Sie sie heran, um die Fahrzeuge im Pflichtenheft zu beschreiben, Ausschreibungen für Fahrdienste zu erstellen oder Verträge mit Fahrdienst Anbietern zu gestalten.

Im Anhang finden Sie ein Muster für ein Übereinstimmungszertifikat.

Die Norm unterscheidet vier verschiedene Fahrzeugkategorien:

Kategorie A:

Fahrzeuge mit bis zu neun Sitzplätzen inklusive Fahrersitz, kein Rollstuhlplatz vorgesehen

Kategorie B1:

Fahrzeuge mit bis zu sieben Sitzplätzen inklusive Fahrersitz, davon maximal ein Rollstuhlplatz

Kategorie B2:

Fahrzeuge mit bis zu neun Sitzplätzen inklusive Fahrersitz, davon maximal ein Rollstuhlplatz

Kategorie C:

Fahrzeuge mit bis zu neun Sitzplätzen inklusive Fahrersitz, davon zwei oder mehr Rollstuhlplätze

Die Norm beschreibt allgemeine Anforderungen, die für alle vier Fahrzeugkategorien gelten, und darüber hinaus spezielle Anforderungen, die in den einzelnen Kategorien zusätzlich erfüllt sein müssen.

So kann ein Fahrdienst oder eine Werkstatt für Menschen mit Behinderungen entsprechend dem Einsatzzweck gezielt ein Fahrzeug der jeweiligen Kategorie bestellen. Der Fahrzeugumbauer setzt die Anforderungen um und bestätigt abschließend die Übereinstimmung des Fahrzeugs mit der Norm.

2.2.1 Allgemeine Anforderungen

Die allgemeinen Anforderungen gelten für alle Fahrzeugkategorien gleichermaßen. Sie beziehen sich zum Beispiel auf:

- Fahrwerk
- Fahrerraum
- Fahrgastraum (Klimatisierung, Fußböden, Sitze, Fenster, Türen)
- Einstiegshilfen und Zusatzeinrichtungen
- Prüfung, Betriebsanleitung und Kennzeichnung
- Übereinstimmungszertifikat

Das Übereinstimmungszertifikat wurde neu in die Norm aufgenommen. Es ist als erhebliche Verbesserung der Rechtssicherheit für den späteren Nutzer anzusehen. Wenn ein Fahrzeug nach DIN 75078 Teil 1 und 2 bestellt wird, so muss der Aufbauhersteller oder der Umbauer ein Zertifikat zur Verfügung stellen, in dem er bestätigt, dass er beim Umbau die Anforderungen der Norm für die gewünschte Fahrzeugkategorie beachtet hat und dass das Fahrzeug diese Anforderungen auch erfüllt.

2.2.2 Spezielle Anforderungen

Kategorie A: Fahrzeuge mit bis zu neun Sitzplätzen inklusive Fahrersitzplatz zur Beförderung mobilitätseingeschränkter Personen

Mobilitätseingeschränkt bedeutet hier: Die Fahrgäste haben zwar Einschränkungen, können aber während der Fahrt auf einem normalen Fahrzeugsitz sitzen. Sie können dort selbstständig oder mit nur leichter Unterstützung durch das Fahrpersonal Platz nehmen.

Fahrzeuge der Kategorie A sind in der Regel normale Kleinbusse, die die allgemeinen Anforderungen der DIN 75078 erfüllen und darüber hinaus mit Trittstufen, optisch deutlich wahrnehmbaren Haltestangen oder -griffen zum Einsteigen und zusätzlichen Blinkleuchten ausgerüstet sind.

Kategorie B1: Fahrzeuge mit bis zu sieben Sitzplätzen inklusive Fahrersitz, davon maximal ein Rollstuhlplatz

In Fahrzeugen dieser Kategorie werden kleinere Gruppen befördert. Fahrgäste sitzen dabei nur selten im Rollstuhl, oder der Rollstuhlplatz ist regelmäßig für dieselbe Person vorgesehen.

Meist hat der Hersteller schon gute Voraussetzungen für einen leichteren Einstieg geschaffen. Deshalb gibt es keine speziellen

Anforderungen an die Gestaltung des Einstiegs, die über die allgemeinen Empfehlungen hinausgehen. Für Rollstuhlnutzer müssen jedoch zusätzlich eine Rampe und eine entsprechend dimensionierte Tür oder Klappe am Heck vorgesehen sein, außerdem ausreichende Kopffreiheit über dem Rollstuhlplatz und geeignete Rückhaltesysteme für Rollstuhl und Fahrgast. Hierfür sind spezielle Anforderungen in der Norm beschrieben.

Kategorie B2: Fahrzeuge mit bis zu neun Sitzplätzen inklusive Fahrersitz, davon maximal ein Rollstuhlplatz

Die Kategorie B2 beschreibt ein Fahrzeug wie in Kategorie A, mit der zusätzlichen Möglichkeit, einen Rollstuhlfahrgast zu befördern.

Für den Rollstuhlplatz sind geeignete Rückhaltesysteme zur Sicherung des Rollstuhls und des Fahrgasts Pflicht. Die Norm konkretisiert deren Ausführung. Einfahrhilfen für den Rollstuhl sind ebenfalls gefordert. Je nach Ladekantenhöhe des Fahrzeugs können Hebebühnen oder – in Verbindung mit einer Heckabsenkung – Rampen eingesetzt werden. Weitere Spezifikationen beziehen sich auf die Innenhöhe (Kopffreiheit), die Dimensionierung des Einfahrbereichs für den Rollstuhl sowie auf Heizung und Klimatisierung.

Kategorie C: Fahrzeuge mit bis zu neun Sitzplätzen inklusive Fahrersitz, davon zwei und mehr Rollstuhlplätze

Wenn regelmäßig mehrere Menschen im Rollstuhl sitzend befördert werden, muss das Fahrzeug der Kategorie C entsprechen.

Hier ist das Anforderungspaket umfangreicher, um die Sicherheit der Fahrgäste wie auch die des Fahrers zu gewährleisten. Der wesentliche Unterschied zur Kategorie B2 betrifft die Innenhöhe des Fahrzeuges. Wenn mehrere Rollstuhlnutzer gleichzeitig



Für Personen im Rollstuhl muss eine Einfahrhilfe vorhanden sein.

befördert werden, muss sich die Person, die Rollstühle und Fahrgäste sichert, einigermaßen frei bewegen können.

2.3 Rollstühle als Fahrgastsitz

Die Sicherheit der Fahrgäste während der Fahrt ist am besten gewährleistet, wenn die serienmäßig im Fahrzeug eingebauten Sitze und Gurtsysteme benutzt werden. Ist es allerdings nicht möglich, eine Rollstuhlnutzerin oder einen Rollstuhlnutzer auf einen normalen Fahrzeugsitz umzusetzen, muss der Rollstuhl als Fahrgastsitz dienen.

Im September 2009 wurden die überarbeiteten europäischen Normen für Elektrorollstühle (EN 12184) und muskelkraftbetriebene Rollstühle (EN 12183) veröffentlicht. Diese Normen führen die Anforderungen des Medizinproduktegesetzes in Bezug auf Rollstühle näher aus.

Erstmalig wird darin der Einsatzzweck „Verwendung als Sitz in Kraftfahrzeugen“ beschrieben. Solche Rollstühle müssen bestimmten Anforderungen genügen, unter anderem auf Crashesicherheit geprüft sein. Rollstühle, die diese Prüfung bestanden haben, tragen eine entsprechende Kennzeichnung.

Wer schon weiß, dass er im Rollstuhl sitzend im Auto oder Kleinbus befördert werden muss, sollte beim Kauf des Rollstuhls darauf achten, dass dieser Nutzungszweck bereits bei der Bestellung oder ärztlichen Verordnung genannt ist. Beispielsweise: „Der Rollstuhl wird auch für die Nutzung als Sitz im Fahrzeug benötigt und muss hierfür zugelassen sein. Das Umsetzen der Rollstuhlnutzerin oder des Rollstuhlnutzers auf einen Kfz-Sitz ist nicht möglich.“ Gegebenenfalls muss begründet werden, warum ein Umsetzen nicht möglich ist.

Ein Rollstuhl, der im Fahrzeug als Sitz genutzt wird, muss für diesen Zweck zugelassen sein.

Wird ein individuell gefertigter oder speziell angepasster Rollstuhl benötigt oder ist besonderes Zubehör am Rollstuhl angebracht, so ist in der Regel kein klassischer Crashtest möglich. Für solche Hilfsmittel kann derzeit kein Nachweis für die Eignung als Fahrzeugsitz ausgestellt werden. Ein Dilemma für Rollstuhlnutzerinnen, -nutzer und die Fahrdienste: Erstere möchten und sollen mobil sein, letztere brauchen Rechtssicherheit für die sichere Beförderung.

An einer Lösung dieses Problems – nämlich verbindliche Regeln zu schaffen – arbeitet gegenwärtig ein Runder Tisch, der vom Bundesministerium für Arbeit und Soziales einberufen wurde. Die BGW ist an diesem Runden Tisch vertreten.

Das Positionspapier des Runden Tisches finden Sie im Internet auf www.bgw-online.de/goto/sichere-befoerderung.

2.4 Sichere Rückhaltesysteme

Anders als im herkömmlichen Pkw stellt die Optimierung der passiven Sicherheit bei der Rollstuhlbeförderung für das sicherheitstechnische Gesamtkonzept eine Herausforderung dar. Im Gegensatz zu fest verankerten Fahrzeugsitzen, die zudem selbst konstruktive Bestandteile der Rückhaltesysteme sind, sind die später im Fahrzeug zu befestigenden Rollstühle beim Umbau des Fahrzeugs zum „Kraftfahrzeug zur Beförderung mobilitätsbehinderter Personen (KMP)“

noch nicht bekannt. Sie können die unterschiedlichsten Maße und Gestaltungsformen haben. Das bedeutet für die Rückhaltesysteme, dass sie möglichst universell anwendbar sein und trotzdem immer zuverlässig wirken müssen.

Während der Fahrt muss sowohl der Fahrgast als auch der Rollstuhl selbst gesichert werden. Dazu wird neben einem geeigneten Personenrückhaltesystem (PRS) ein Rollstuhlrückhaltesystem (RRS) benötigt. Beide Systeme müssen zusammenwirken und dürfen sich in ihrer Wirksamkeit gegenseitig nicht einschränken. Deshalb muss der Kräfteverlauf beider Systeme optimal aufeinander abgestimmt sein.



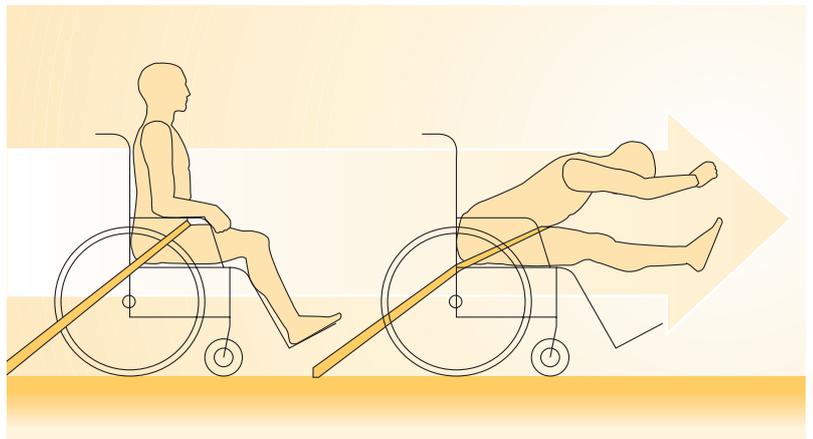
2.4.1. Rückhaltesysteme nach DIN 75078 Teil 2

Wir empfehlen Rückhaltesysteme nach DIN 75078 Teil 2. Dazu muss der Rollstuhl mit einer Vorrichtung zur Befestigung des Rollstuhlrückhaltesystems und mit einem als Personenrückhaltesystem geprüften und zugelassenen Beckengurt ausgestattet sein. Realisiert wird dies zum Beispiel mit den sogenannten **Kraftknotensystemen**.



Moderne Gurtsysteme ermöglichen eine eindeutige und leichte Bedienung und bieten verbesserte Sicherheit.

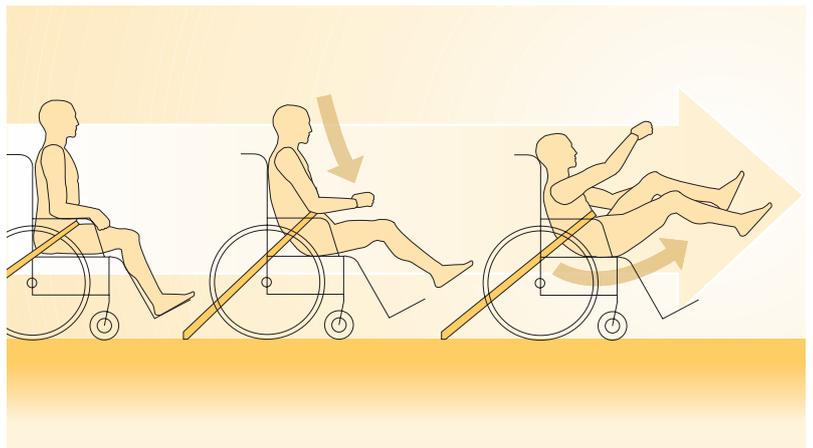
Bei den Kraftknoten handelt es sich um vier konstruktiv-ideale Punkte an einem Rollstuhl oder an einem nachrüstbaren Adapter-system eines Rollstuhls, in welche die Rückhaltekräfte des Personenrückhaltesystems in das Rollstuhlrückhaltesystem weitergeleitet werden. Ferner wird hiermit die korrekte Geometrie des Beckengurts als rollstuhl-seitigem Bestandteil des Personenrückhalte-systems sichergestellt (nach DIN 75078 Teil 2, Stand 04/2015).



Klappmesser-Effekt: Bei ausschließlicher Verwendung eines Beckengurts wird beim Frontalaufprall der Oberkörper nach vorne geschleudert, und der Kopf kann auf die Beine oder das nächstliegende Hindernis aufschlagen.

Rollstuhlseite Komponenten

Der als Rückhaltesystem zugelassene rollstuhlintegrierte Beckengurt ist am Kraftknoten befestigt. Er ist das entscheidende Bauteil, das die Sicherheit verbessert. Die Beckengurtgeometrie ist somit konstruktiv vorgegeben. Der Beckengurt liegt direkt auf dem Becken auf – eine wirksame Maßnahme gegen den gefährlichen Submarining-Effekt.



Submarining-Effekt: Zudem kann der Fahrgast bei ausschließlicher Verwendung eines Beckengurts bei einem Frontalaufprall aufgrund der ungünstigen Gurtgeometrie unter dem Gurt durchtauchen.

Der Beckengurt kann bereits vor Fahrtantritt durch den Fahrgast selbst oder seiner Betreuungsperson geschlossen werden. Durch die Befestigung des Beckengurts am Kraftknoten wird auch der Rollstuhl selbst sehr viel weniger belastet, weil die Kräfte, die bei einem Unfall auftreten können, gezielt abgeleitet werden.



Fahrzeugseitige Komponenten des Rückhaltesystems

Das Fahrzeug muss geprüfte Rollstuhlrückhaltesysteme bereitstellen. Sie bestehen grundsätzlich aus einem Vier-Punkt-Gurtsystem und am Fahrzeugboden eingebauten Verankerungsmöglichkeiten, die es erlauben, die Gurte entsprechend der Rollstuhlbaumart und -größe in definierten Abständen abzuspannen.

Im Fahrzeug ist außerdem ein Schulter-schräggurt vorgeschrieben, der in Kombination mit dem Beckengurt am Rollstuhl das Drei-Punkt-Personenrückhaltesystem bildet.

Rollstühle mit dem Kraftknotensystem nachrüsten

Prinzipiell können viele Rollstühle mit einem Kraftknotensystem nachgerüstet werden. Wenn dies möglich ist, empfehlen wir die Nachrüstung, bringt sie doch ein nachweisliches Plus an Sicherheit. Der Hersteller des Rückhaltesystems gibt Auskunft, welche Rollstühle sich nachrüsten lassen.

Zwingend vorgeschrieben ist die Umrüstung nicht. Wird aber ein veraltetes Rückhaltesystem verwendet, das nicht dem aktuellen

Stand der Technik entspricht, kann dies im Schadenfall rechtliche Konsequenzen für den Fahrdienst wie auch für die Beförderten haben. Ob Rollstühle älteren Baujahrs genutzt werden dürfen, die keine Kennzeichnung als Fahrgastsitz besitzen, ist rechtlich derzeit nicht eindeutig geregelt.

Vorteile des Kraftknotensystems

Der Kraftknoten bringt im Vergleich zu anderen derzeit eingesetzten Systemen einen enormen Zugewinn an Sicherheit:

- Ungeeignete Befestigungspunkte für die Rollstuhlgurte werden vermieden.
- Die korrekte Bedienung ist leicht und eindeutig. Die anwendende Person braucht nur an festgelegten Stellen die Gurte einzuklicken oder einzuhaken, den Beckengurt zu schließen, den Schulter-schräggurt am Beckengurt einzuklicken und alle Gurte fest anzuziehen.
- Die Gurtgeometrie ist einstellbar und verläuft dann in der Regel optimal. Ein ungewolltes Verrutschen der Gurte (Submarining-Effekt) wird vermieden.
- Die Beckengurtgeometrie ist optimiert, da der Beckengurt Bestandteil des Rollstuhls ist.

2.4.2. Konventionelle Rückhaltesysteme

Neben den Rückhaltesystemen nach DIN 75078 Teil 2 bietet der Markt weitere Systeme an, bei denen beispielsweise ein separater Becken- und ein Schulter-schräggurt zum Fahrzeugboden geführt und in den Bodenschienen abgespannt werden. Allerdings gibt es hier keine konstruktiv-technische Lösung für die Gurtgeometrie. Das bedeutet: Wie sicher das Rückhaltesystem funktioniert, hängt hauptsächlich davon ab, ob das Fahrpersonal den Gurt korrekt angelegt hat. Selbst bei guter Unterweisung kann eine Fehlbedienung nicht ausgeschlossen werden, weil manche Rollstühle konstruktiv-

onsbedingt eine optimale Sicherung mit diesen Systemen nicht zulassen.

Eine bebilderte Anleitung zur Sicherung von Rollstühlen ohne Kraftknoten finden Sie im Anhang dieser Broschüre.

2.4.3 Nützliche Informationen und Hinweise

Sonderfall „schwere Rollstühle“

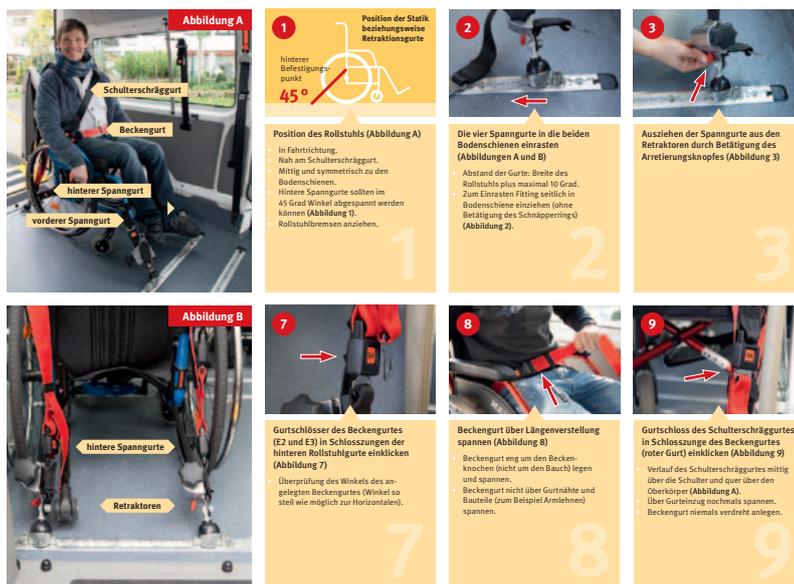
Bei Crashtests nach ISO 7176-19 kam es bei der Prüfung besonders schwerer Rollstühle vereinzelt zum Versagen einzelner Rollstuhlgurte. Für besonders schwere Rollstühle (betrifft besonders Elektrorollstühle) fordern manche Rollstuhlhersteller deshalb ein 6-Punkt-Rückhaltesystem (vier Gurte hinten, zwei vorne). Bei schwereren Rollstühlen sollte der Fahrdienst nach den Herstellerunterlagen fragen und gegebenenfalls mit einem 6-Punkt-System sichern.

Rückhaltesysteme für den Heckaufprall

Die bisher beschriebenen Rückhaltesysteme wirken vorrangig beim Frontal- oder Seitenaufprall. Immer wieder wird die Frage nach verbesserten Rückhaltesystemen für den Heckaufprall gestellt.

Im herkömmlichen Pkw schützen besonders der Fahrzeugsitz und die Kopfstützen vor Gefahren durch den Heckaufprall. Sie sind in das Gesamtsicherheitskonzept des Fahrzeugs eingebunden und darauf ausgelegt, Kräfte aufzunehmen und in die Karosserie des Fahrzeugs abzuleiten.

Für die Rollstuhlbeförderung werden Kopfstützen angeboten, die auf den Rollstuhl aufgesteckt oder aufgeschraubt werden. Bei diesen Kopfstützen handelt es sich nicht um Rückhaltesysteme. Denn die Kräfte, die bei einem Heckaufprall frei werden, können von diesen Kopfstützen nicht oder nur ungenügend aufgenommen und abgeleitet werden.



Es gibt bereits Lösungen für den Heckaufprall, die allerdings immer fahrzeugseitig wirken. In der Regel handelt es sich um kombinierte Nacken-Rücken-Stützen, die auch die Rückenlehne des Rollstuhls großflächig unterstützen.

Mehr Sicherheit durch Umsetzen

Als Umsetzer gelten Rollstuhlnutzerinnen und -nutzer, die sich für die Fahrt auf einen regulären Fahrzeugsitz setzen können. Dort reisen sie am sichersten.

In jedem Einzelfall sollte geprüft werden, ob ein Umsetzen möglich ist. Dies wird stets der Fall sein, wenn ein Fahrgast den Rollstuhl nur zur Bewältigung längerer oder schwieriger Wegstrecken benötigt, in ein Fahrzeug mit leichter Unterstützung aber noch selbst einsteigen und selbstständig Platz nehmen kann.

Das Umsetzen erfordert – je nach individueller Mobilität und Körpergewicht des Passagiers – möglicherweise den Einsatz von Hilfsmitteln. Rutschbretter oder Drehkissen überbrücken oder verkleinern die Entfernung zwischen Rollstuhlsitzfläche und Fahrzeugsitz.

Der Rollstuhl sollte nur als Sitzplatz genutzt werden, wenn ein Umsetzen auf einen Fahrzeugsitz nicht möglich ist!

Praxis-Tipp: Hilfestellung beim Anlegen der Sicherheitsgurte am Fahrzeugsitz

- Für das Anlegen des Gurts sollte die Rückenlehne möglichst senkrecht stehen. Das verhindert das Hindurchrutschen unter dem Gurt im Falle eines Unfalls (Submarining-Effekt).
- Der Gurt darf nicht verdreht sein und muss eng am Körper anliegen. Daher sollte dicke Kleidung, etwa eine Winterjacke, entweder abgelegt oder zumindest angehoben werden, sodass der Gurt unter dem Kleidungsstück verlaufen kann.
- Der Beckengurt soll auf dem Beckenknochen liegen. Keinesfalls darf der Gurt über den Bauchraum geführt werden.
- Der Schultersträggurt sollte mittig über das Schlüsselbein verlaufen – niemals über den Hals!
- Heute besitzen viele Fahrzeuge eine Gurthöhenverstellung, mit der der Verlauf des Schultersträggurts individuell angepasst werden kann.

Abschließend erst den Beckengurt, dann den Schultersträggurt nachziehen. Bei einem Aufprall fangen beide Gurte den Fahrgast unmittelbar ab, die sogenannte Gurtlose wird vermieden.

Unabhängig davon, ob sich Fahrgäste selbst anschnallen können oder Unterstützung benötigen, sollte die Fahrerin oder der Fahrer vor Antritt der Fahrt immer überprüfen, ob alle Fahrgäste richtig gesichert sind.

In der Praxis bedeutet das, dass der Rollstuhl seitlich nahe an den Fahrzeugsitz herangefahren werden muss. Man benötigt also ein Fahrzeug mit Einzelsitzen. Sitzbänke sind ungeeignet, um Rollstuhlnutzerinnen und -nutzer umzusetzen. Dieser Aspekt sollte bei der Neuanschaffung eines Fahrzeugs berücksichtigt werden.

2.5 Wartung, Instandhaltung und Prüfung

Als Betreiber ist der Fahrdienst für Wartung, Instandhaltung und regelmäßige Prüfung der Fahrzeuge und ihrer Zusatzausrüstung verantwortlich. Wir empfehlen Ihnen deshalb die Pflege eines Bestandsverzeichnisses, in dem alle Wagen und Maschinen erfasst sind und in dem festgelegt wird, wann welche Instandhaltungsarbeiten und Prüfungen notwendig sind.

2.5.1 Rechtliche Grundlagen zu Wartung, Instandhaltung und Prüfung

- Straßenverkehrszulassungsordnung (StVZO) § 29, Anlage VIII und VIIIa
- Verordnung über den Betrieb von Kraftfahrzeugen im Personenverkehr (BOKraft) §§ 41,42

Pkw, die zur Personenbeförderung eingesetzt werden, müssen alle zwölf Monate zur Hauptuntersuchung. Dies gilt auch für Fahrzeuge, die im sogenannten freigestellten Verkehr (nach Freistellungsverordnung zum Personenbeförderungsgesetz) betrieben werden.

- DGUV Vorschrift 70 – Fahrzeuge
 - Jährliche Prüfung auf verkehrs- und betriebssicheren Zustand durch einen Sachkundigen, siehe BGG 916
 - Zustands- und Mängelkontrolle vor jeder Arbeitsschicht durch das Fahrpersonal, siehe BGG 915
 - Instandhaltung und Wartung nach Herstellerangaben mit Dokumentation

- Betriebssicherheitsverordnung § 10

Regelmäßige Prüfung technischer Arbeitsmittel (zum Beispiel Rampe, Hublift) auf Funktionsfähigkeit mit Dokumentation der Prüfung (Prüffristen entsprechend den Herstellerangaben, mindestens einmal jährlich).

Der Zustand der Fahrzeuge hängt auch von dem Verhalten des Fahrpersonals ab und davon, wie die Fahrzeugübergabe geregelt ist. Wenn Mängel oder Schäden an Fahrzeugen nicht gemeldet werden, verzögert sich die Instandhaltung auf Kosten der Verkehrssicherheit und Zuverlässigkeit. Deshalb empfehlen wir, das Thema Wagenpflege und Übergabe in Unterweisungen zu behandeln. Am besten in Teamarbeit als offene Diskussion – das fördert Einsicht und Akzeptanz und jeder Einzelne fühlt sich mitverantwortlich.



Hublifte müssen mindestens einmal jährlich überprüft werden.

Technische Anforderungen an eine sichere Beförderung von Personen im Rollstuhl

	Verbindliche Rechtsgrundlagen	Zusätzliche Anforderungen an	Beschrieben in
Fahrzeuge	StVZO, StVO, BOKraft	Fahrzeuge zur Beförderung mobilitätsbehinderter Personen	DIN 75078 Teil 1 und 2
Rollstühle	Medizinproduktegesetz (MPG) Medizinprodukte-Betreiberverordnung	Rollstühle als Fahrzeugsitz	DIN EN 12183 und DIN EN 12184
Rückhaltesysteme	StVZO, StVO	Rückhaltesystem nach DIN 75078 Teil 2 Vier- beziehungsweise Sechs-Punkt-Rollstuhlsicherung, rollstuhlintegrierter Beckengurt, fahrzeugseitiger Schulterschräggurt (Kraftknotensystem)	DIN 75078 Teil 2 ISO 10542
		Konventionelle Rückhaltesysteme (Vier- bzw. Sechs-Punkt-Rollstuhlsicherung, separater, rollstuhlunabhängiger Beckengurt, Schulterschräggurt)	ISO 10542

Besonderheiten	Vorteile	Nachteile
DIN 75078 Teil 1 unterscheidet Fahrzeugklassen A, B1, B2, C je nach Einsatzzweck des Fahrzeuges	Auswahl eines für die Fahraufgabe passenden Fahrzeugtyps mit der dafür erforderlichen Mindestausstattung möglich	
Rollstühle, die als Fahrzeugsitz genutzt werden sollen, müssen grundsätzlich die Leistungsanforderungen nach ISO 7176-19 erfüllen (Crash-test) und als für die Nutzung als Fahrzeugsitz geeignet gekennzeichnet sein	Verbindliche Regelungen für Rollstühle als Fahrzeugsitz Ältere, instabile und ungeeignete Rollstühle werden als Fahrzeugsitz nicht mehr genutzt → Sicherheitsgewinn	Für Rollstühle mit Anpassungen (zum Beispiel spezielle Sitzschale) und Sonderanfertigungen sind keine Crashtests möglich Rechtslage für die Nutzung als Fahrzeugsitz derzeit ungeklärt
Bezieht Rollstuhl in das Gesamtsicherheitskonzept ein; Hat Anforderungen an Fahrzeug, an Rollstuhl und die Rückhaltesysteme selbst; Beckengurt ist Bestandteil des Rollstuhls	Rollstuhlintegrierter Beckengurt gibt optimale Gurtgeometrie vor und vermeidet Submarining-Effekt Schultersträggurt vermeidet Klappmesser-Effekt System kann zur Stabilisierung des Rollstuhls beitragen und dessen Crashverhalten verbessern	Derzeit nicht verbindlich vorgeschrieben
Rollstuhlunabhängige Systeme Beckengurt und Rollstuhlgurte werden vom Fahrdienst zur Verfügung gestellt	Keine zusätzlichen Anbauten am Rollstuhl	Keine konstruktive Lösung für den Beckengurt: Gefahr des Submarining-Effekts, wenn Beckengurt nicht richtig angelegt werden kann Fehlbedienung möglich Bei fehlendem oder nicht korrekt angelegtem Schultersträggurt: Klappmesser-Effekt möglich

3 Organisation im Fahrdienst

So oder so ähnlich könnte sich ein Unfall ereignen. Danach stellt sich das Fahrpersonal, die Fahrdienstleitung und dem Betreuungspersonal die Frage: Wer trägt die Verantwortung?

Der Wagen des Fahrdienstes parkt vor der Betreuungseinrichtung. Wie jeden Tag schiebt die Pflegerin den Rollstuhlnutzer in den Kleinbus. Wie jeden Tag sichert sie den Rollstuhl, legt den Gurt an und kontrolliert die Sitzposition. Der Fahrer verlässt sich auf die Pflegerin. Während der Fahrt muss er plötzlich scharf bremsen. Dabei poltert es wuchtig hinter seinem Sitz: Der schwere Rollstuhl wurde mit seinem Fahrgast nach vorne geschleudert. Dieser trug eine Platzwunde am Kopf davon.

Die Fahrerin oder der Fahrer trägt die Verantwortung für die Passagiere. Auch dann, wenn das Personal einer Einrichtung den Fahrgast in den Wagen bringt und anschnallt. Die Fahrerin oder der Fahrer muss sich vergewissern, dass die Fahrgäste richtig untergebracht und vorschriftsmäßig angeschnallt sind. Deshalb ist es wichtig, die Verantwortlichkeiten bei der Einweisung in die Fahrzeuge schriftlich, beispielsweise als Arbeitsanweisung, festzulegen. Qualifikation und Ausbildung der Fahrerinnen und Fahrer, funktionierende Nahtstellen und die Zusammenarbeit im Team sind weitere Aspekte der Sicherheit und Qualität im Fahrdienst.

3.1 Prozesse und Ziele festlegen

Ob eine betreuende Einrichtung oder ein spezialisierter Anbieter den Fahrdienst übernimmt – grundsätzlich sollen die Qualitätsziele definiert, die Verantwortlichkeiten klar festgelegt und allen Beteiligten bekannt sein.

Qualitätsziele beschreiben das „Wie“ der Beförderungsleistung. Sie berücksichtigen idealerweise auch Kundenwünsche, beispielsweise nach Pünktlichkeit bei Linienfahrten oder nach Flexibilität bei Gelegenheitsfahrten, nach einem hohen Sicherheitsstandard oder freundlichen und vertrauten Fahrerinnen und Fahrern.

Kunden im weiteren Sinne sind nicht alleine die Fahrgäste, sondern auch deren Angehörige oder Erziehungsberechtigte, Mitarbeitende in der Betreuung und im Fahrdienst selbst.

Im Sinne eines Qualitätsmanagements sollte der Fahrdienst seine gesamten Prozesse darstellen und verantwortliche Personen für jeden Arbeitsschritt benennen. Besonders die Berührungspunkte verschiedener Organisationen oder Abteilungen erweisen sich oft als Schwachstellen.

Diese sogenannten Nahtstellen gilt es zu identifizieren und eindeutige Arbeitsabläufe festzulegen.

3.2 Auswahl und Qualifikation des Fahrpersonals

Die Fahrerinnen und Fahrer haben bei der Beförderung von Menschen mit Behinderungen eine zentrale Position: Häufig allein vor Ort, müssen sie situativ entscheiden und nach eigenem Ermessen handeln. Dabei tragen sie stets die Verantwortung für die Fahrgäste. Deshalb ist die bestmögliche Qualifikation des Fahrpersonals für alle Beteiligten besonders wichtig.

In der Anlage finden Sie Entwürfe für ein Fahrerprofil, die eine übersichtliche und sicherheitsgerechte Verwaltung des Fahrpersonals unterstützen. Sie enthalten neben grundsätzlichen persönlichen Angaben auch die Ausbildungs- und Schulungsschritte, die eine sichere Beförderung garantieren sollen. Die Entwürfe sind den jeweiligen Erfordernissen gegebenenfalls anzupassen.

Audits mit dem Fahrpersonal, an den Fahrzeugen und im laufenden Betrieb zeigen das erreichte Qualitätsniveau.

Personenbeförderungsschein

Fahrerinnen und Fahrer gewerblicher Fahrdienste benötigen in der Regel zusätzlich zum Kfz-Führerschein eine Fahrerlaubnis zur Fahrgastbeförderung, landläufig „P-Schein“ genannt. Dafür müssen sie folgende Voraussetzungen erfüllen:

- Mindestalter 21 Jahre
- Führerschein Klasse B seit mindestens zwei Jahren
- Ortskenntnis
- Feststellung der körperlichen und geistigen Eignung in der Regel durch eine verkehrsmedizinische Untersuchung nach Fahrerlaubnisverordnung
- Keine straßenverkehrsrechtlichen Auffälligkeiten

Polizeiliches Führungszeugnis

Auch für Fahrten, die keinen Personenbeförderungsschein voraussetzen, gibt es Anforderungen an das Fahrpersonal. Nach BOKraft* muss das Personal fähig und geeignet sein. Darüber hinaus werden Dienstanweisungen „zur Einhaltung der Vorschriften, über das Verhalten bei Unfällen und über Besonderheiten des Fahrbetriebes“ gefordert (vgl. BOKraft).

Soziale Qualifikation

Der Umgang mit Menschen mit Behinderungen erfordert besondere personale und soziale Kompetenzen.

- Selbsteinschätzung: aktuelle Leistungsfähigkeit und Fahrtauglichkeit
- Achtsamer Umgang mit Menschen mit Behinderungen
- Ausgeprägte Kommunikationsfähigkeit
- Hohe soziale Kompetenz im Umgang mit Kolleginnen und Kollegen und Angehörigen
- Pädagogische Fähigkeiten

Die BGW empfiehlt, alle notwendigen fachlichen und sozialen Kompetenzen der Fahrer schriftlich in einem Anforderungsprofil oder in einer Stellenbeschreibung zusammenzufassen. Das Profil kann um eine Aufgabenbeschreibung ergänzt werden.

Das Fahrpersonal sollte ein Grundverständnis im Umgang mit Menschen mit Behinderungen haben. Idealerweise können die pädagogisch ausgebildeten Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der Betreuungseinrichtung dieses Verständnis gut vermitteln. Eine solche kollegiale Fortbildung fördert das gegenseitige Verstehen und die Zusammenarbeit. So funktioniert auch die Nahtstelle zwischen Betreuung und Fahrdienst besser.

*Siehe Gesetze Vorschriften, Normen, Seite 36

Im Anhang finden Sie die Checklisten „Fahrerprofil“ und „Überprüfungsaudits“.

3.3 Delegation und Verantwortung

Die Geschäftsführung ist für die Sicherheit und Gesundheit der Beschäftigten während der Arbeitszeiten verantwortlich. Sie kann diese Verantwortung teilweise delegieren, ihr obliegt dann aber die Kontrolle, ob die geltenden Rechtsvorschriften und internen Anordnungen eingehalten werden.

Unternehmerverantwortung und -haftung

- Einsatz geeigneter Fahrzeuge
- Betriebssicherheit der Fahrzeuge
- vorschriftsmäßige und sichere Beladung
- Auswahl und Einsatz des Fahrpersonals
- vom Fahrpersonal verursachte Schäden

Wenn den Beschäftigten Aufgaben übertragen werden, sollte dies schriftlich festgehalten werden. Die Beschäftigten müssen die nötige fachliche und persönliche Eignung besitzen. Mit der Delegation geht auch die Verantwortung auf sie über. Sie müssen jedoch die Möglichkeit haben, Entscheidungen zu treffen und umzusetzen. Dazu müssen sie neben der Weisungsbefugnis über die nötigen Ressourcen und materiellen Voraussetzungen verfügen können. Eine für den Fahrdienst verantwortliche Person muss beispielsweise Einfluss auf die Beschaffung und die sicherheitstechnische Ausstattung der Fahrzeuge nehmen können.

Wird ein externer Fahrdienst beauftragt, müssen die Aufgaben und Ressourcen vertraglich geregelt werden.

Eine verantwortungsvolle Aufgabe ist eine Grundlage für zufriedenes Arbeiten: Die subjektive Wertigkeit einer Aufgabe wächst mit den Befugnissen. Sie zeigen den Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern Vertrauen, dies stärkt ihr Selbstwertgefühl und motiviert. Deshalb sollte Verantwortung weitergegeben werden, wo es angebracht ist.

3.4 Unterweisung

Zu den organisatorischen Aufgaben im Fahrdienst gehört auch die regelmäßige Unterweisung der Beschäftigten.

Fahrerinnen, Fahrer und auch Begleitpersonen im Fahrdienst müssen sowohl sicher in der Bedienung der Fahrzeuge und deren Zusatzausrüstungen sein, als auch souverän im Umgang mit den Fahrgästen. Sie müssen in vielen Situationen selbstständig entscheiden und auch Notfälle meistern können. Neben diesen grundlegenden Problemstellungen kann es je nach Fahrdienstaufgabe auch Bedarf für weitere Unterweisungsthemen geben.

Die Gefährdungsbeurteilung hilft, weitere relevante Unterweisungsthemen zu identifizieren. Dabei ist es sinnvoll, auch die Erfahrungen aus der Praxis zu nutzen und die Beschäftigten nach Möglichkeit einzubeziehen. Anregungen für eine Gefährdungsbeurteilung im Team bietet Kapitel 5.3.

Unterweisungen müssen regelmäßig und anlassbezogen durchgeführt werden.

Anlässe für Unterweisungen sind zum Beispiel:

- Beschaffung neuer Arbeitsmittel (Fahrzeuge, Einfahrhilfen, Rückhaltesysteme),
- Einarbeitung neuer Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter,
- Änderung von Arbeitsabläufen (auch Tourenänderungen),
- Störfälle, Beinaheunfälle, Unfälle,
- beobachtetes Fehlverhalten.

4 Rahmenbedingungen für sicheres Fahren

Die Rahmenbedingungen für den Fahrbetrieb beeinflussen das Unfallrisiko: Einsatz- und Personalplanung, Notfallpläne, Qualifikation der Fahrerinnen und Fahrer und Qualität der Fahrzeuge und Technik.

4.1 Fahreinsätze planen

Je nach Einsatzart können typische Engpässe auftreten. Mit geeigneten organisatorischen Maßnahmen und Regelungen kann diesen begegnet werden.

Verzögerungen bei der Abfahrt vermeiden:

- Fahrzeug getankt abstellen
- Fahrzeug regelmäßig warten
- Zeit für Sichtprüfung mit einplanen
- Übergabe der Fahrzeuge, Schlüssel und Papiere einheitlich regeln

Schwierigkeiten auf der Fahrt vermeiden:

- Fahrzeit mit Sicherheitspuffer planen
- Mitarbeitende in alle Fahrzeuge einweisen
- Ortskundiges Fahrpersonal einsetzen
- Kartenmaterial griffbereit halten
- Navigationsgerät mit aktueller Software einsetzen
- Route vorher planen
- Verkehrsbeeinträchtigungen wie etwa Dauerbaustellen einplanen
- Mobiltelefon oder Sprechfunk bereitstellen, um Verzögerungen anzeigen und Unterstützung anfordern zu können

Im Linienverkehr liegt das Problem häufig anders. Morgens und nach der Arbeit werden besonders viele Fahrerinnen und Fahrer angefordert, es bilden sich klassische Spitzenzeiten in der Arbeitsorganisation. Hier

besteht die Schwierigkeit darin, die Kapazitäten optimal zu planen.

Entzerren der Ankunfts- und Abfahrzeiten

- Anfangs- und Endzeiten möglichst versetzt planen
- Nahe gelegene Einrichtungen mit gleichen Öffnungszeiten können die An- und Abfahrtszeiten miteinander abstimmen

Organisation und Verkehrslenkung bei Abfahrt und Ankunft

- Fahrpersonal und mögliche Betreuende helfen sich gegenseitig
- Einfahrt zur Einrichtung markieren oder für den öffentlichen Verkehr sperren
- Hinweisschilder an den Zu- und Abfahrtsstrecken anbringen
- Parkplatzordnung mit den Einrichtungen planen

Betreuungsperson ist gleichzeitig FahrerIn oder Fahrer

- In der Gefährdungsbeurteilung festlegen, ob eine zusätzliche Betreuung während der Fahrt erforderlich ist.

Zufriedene Fahrgäste durch eine beständige Tourenbesetzung: Wenn die Fahrgäste über längere Zeit von der gleichen FahrerIn oder vom gleichen Fahrer betreut werden, schafft das ein Gefühl von Stabilität und Verlässlichkeit. Auch die Beschäftigten profitieren, denn sie lernen die Fahrgäste kennen und können besser auf Besonderheiten eingehen.

Musterbetriebsanweisungen finden Sie online unter www.bgw-online.de/goto/sichere-befoerderung.

4.2 Begleitperson

Der Fahrdienst übernimmt die Verantwortung für die Sicherheit der Fahrgäste. Die Fahrerinnen und Fahrer müssen die volle Aufmerksamkeit dem Straßenverkehr widmen können. Wenn Fahrgäste beaufsichtigt oder besonders betreut werden müssen, darf dies nicht dem Fahrpersonal auferlegt werden. Eventuell müssen Begleitpersonen mitfahren.

Eine Begleitperson sollte immer dann mitfahren, wenn von einem Fahrgast eine konkrete Gefahr ausgeht, beispielsweise von aggressiven oder autoaggressiven Personen oder solchen mit spontanen Anfallsleiden. In besonders kritischen Fällen kann auch eine Einzelbeförderung notwendig und sinnvoll sein.

4.3 Rund um die Fahrt

Wer Menschen im Straßenverkehr befördert, übernimmt eine verantwortungsvolle Aufgabe. Das heißt auch, dass das Fahrpersonal im Einzelfall – beispielsweise bei Glatt-eis – die Entscheidung trifft, ob und wie eine Fahrt durchgeführt wird. Pünktlichkeit ist zwar wichtig, sie darf aber nicht zulasten der Sicherheit gehen.

Fahrten werden erst dann gestartet, wenn sich Fahrerinnen oder Fahrer davon überzeugt haben, dass alle Fahrgäste gut sitzen und richtig gesichert sind. Entweder das Fahrpersonal oder die Begleitperson sichert die Rollstühle. Bei Elektrorollstühlen wird der Zündschlüssel abgezogen oder die Elektronik ausgeschaltet. Sofern die Fahrgäste nicht in der Lage sind, ihre Sicherheitsgurte selbstständig anzulegen, übernimmt dies ebenfalls das Fahrpersonal oder die Begleitperson.

Die Fahrzeugführer sollten aber auch wissen, wer im Wagen sitzen darf: Eltern, die

als Begleitperson mitfahren, benötigen gegebenenfalls die Genehmigung des Fahrdienstunternehmens.

Während der Fahrt

Die Nutzung des Mobiltelefons ist grundsätzlich während der Fahrt nicht erlaubt. Dazu gehört neben dem Telefonieren auch das Lesen von Nachrichten oder der schnelle Blick auf die Handyuhr, wenn das Telefon dafür in die Hand genommen wird. Ein Mobiltelefon darf nur während der Fahrt benutzt werden (etwa als Navigation oder zum Telefonieren), wenn es sich in einer dafür vorgesehenen Haltevorrichtung befindet und eine Freisprechanlage angeschlossen ist. Wird im Fahrzeuginneren das Mobiltelefon genutzt, ist das Fahrzeug sicher ab- und der Motor auszustellen.

Um die Gesundheit der Mitreisenden nicht zu gefährden, ist das Rauchen im Auto nicht gestattet.

Tipps für eine entspannte und sichere Fahrt

- Vorausschauend, ruhig und den Straßen- und Witterungsverhältnissen angepasst fahren
- Auf das Verkehrsgeschehen konzentrieren; Gespräche mit den Fahrgästen lenken während der Fahrt ab. Das im Fahrzeug eingebaute Radio kann in gemäßigter Lautstärke eingeschaltet werden.
- Essen und Trinken sind während der Fahrt zu vermeiden, die Gefahr des Verschluckens wäre zu groß. Wenn nötig, können Trinkpausen eingelegt werden.

Gut ankommen

Falls sich beim Ankommen Fahrgäste im Fahrzeug befinden, sollte vor dem Verlassen des Fahrzeugs immer der Zündschlüssel abgezogen werden. Die FahrerIn oder der

Fahrer darf sich, nach Abziehen des Schlüssels, nicht vom Fahrzeug entfernen.

Auf Pausenhöfen und in der Regel auch auf dem Betriebsgelände der Werkstätten darf maximal Schritttempo gefahren werden. Rückwärtsfahren sollte nur mit einer einweisenden Person oder geeigneten Rückfahrhilfen erfolgen.

Nur eingewiesenes Fahrpersonal und eingewiesene Begleitpersonen dürfen die Hebebühne bedienen und beim Ein- und Aussteigen helfen.

Deshalb ist es wichtig, die Abläufe beim Abholen und Zurückbringen der Fahrgäste organisatorisch festzulegen und in der Dienstweisung zu beschreiben.

4.4 Ein- und Aussteigen sicher organisieren

Für Fahrdienste alltäglich: von Haltepunkt zu Haltepunkt

Fahrdienste fahren auf ihren Touren täglich zahlreiche Haltepunkte an, um Fahrgäste aufzunehmen und sie sicher an ihr Ziel zu bringen. Nicht alle Ein- und Ausstiegsstellen sind ideal. Neben Pausenhöfen oder den Parkflächen an Werkstätten sind typische Haltepunkte bei der Tür-zu-Tür-Beförderung Parkstreifen oder -buchten am Straßenrand, Parklücken auf dem Seitenstreifen, Hof-, Grundstücks- oder Garageneinfahrten.

Mögliche Unfallgefahren solcher Haltepunkte werden im Alltag kaum wahrgenommen, da hier Unfälle glücklicherweise selten auftreten. Haltepunkte sind unter Gesichtspunkten der Verkehrssicherheit zu bewerten. Aus der Perspektive des Fahrpersonals wie auch der wartenden Fahrgäste.



Stark befahrene Ortseinfallsstraßen – oft Tempo-60- oder -70-Zonen – erfordern besondere Aufmerksamkeit. Es ist auf den Autoverkehr links und den Radverkehr rechts zu achten.

Sehen und gesehen werden

Haltepunkte müssen frühzeitig erkennbar sein – von dem Fahrpersonal, aber auch von den übrigen Verkehrsteilnehmern. Dieser Anspruch gilt umso mehr, je stärker die Straße befahren ist. Unmittelbar hinter Kurven und Geländeerhöhungen sollten daher keine Haltepunkte vorgesehen werden.

Gut einseh- und sichtbare Haltepunkte helfen, den umgebenden Fuß- und Radverkehr zu erkennen. So können bei der Anfahrt an den Haltepunkt sich möglicherweise abzeichnende Konflikte, etwa mit kreuzenden Fußgängerinnen und Fußgängern, frühzeitig wahrgenommen und vermieden werden.

Zu einem freien Sichtfeld tragen Parkverbotszonen vor und nach Haltepunkten bei. Sie helfen Fahrgästen, den Straßenverlauf und den Verkehr einzusehen und die Straße möglichst gefahrlos zu überqueren. Doch Vorsicht, mitunter variiert der Blickwinkel aus der Perspektive des Haltepunkts und des Ziels – deshalb sollte die Sichtbeziehung aus beiden Richtungen geprüft werden!



Auf dem gut einsehbaren Parkstreifen an einer innerörtlichen Hauptverkehrsstraße (zweispurig) ist ein sicheres Ein- und Aussteigen der Fahrgäste möglich.



Der Radweg schirmt diesen Parkstreifen an einer innerörtlichen Hauptverkehrsstraße vom fließenden Verkehr gut ab. Es besteht jedoch Gefahr durch den Radverkehr.

Auf die Lage kommt es an

Insbesondere an stark befahrenen Straßen werden gesonderte Parkstreifen oder Parkbuchten benötigt, damit gefahrloses Ein- und Aussteigen möglich ist und die Fahrgäste und deren Betreuungspersonen nicht durch den laufenden Verkehr gefährdet werden.

Hof-, Grundstücks- oder Garageneinfahrten sind als Haltepunkte nicht optimal. Zwar ermöglichen sie einen Stopp abseits des Fahrzeugstroms, das Fahrzeug muss bei der An- oder Abfahrt aber meist rückwärts in den fließenden Verkehr stoßen. Eine mögliche Verlegung solcher Haltepunkte in eine weniger verkehrsbelastete Nebenstraße kann hilfreich sein.

An- und Abfahrt sollten möglich sein, ohne die Gegenfahrbahn zu kreuzen. Wenn die Straße überquert werden muss, ist ein Haltepunkt in der Nähe von Fußgängerampeln, Fußgängerüberwegen oder Mittelinseln geeignet.

Um Konflikte mit Radfahrern und Fußgängern zu vermeiden, ist möglichst auch die Überfahrt von Rad- und Fußwegen auszuschließen.

Aus der Perspektive der wartenden Fahrgäste sollten Haltepunkte und angrenzende

Warteflächen stufenlos über Gehwege erreichbar sein, auch im Winter.

Beschaffenheit des Haltepunktes

Wo der Platz beschränkt ist, kann es schnell eng werden. Eine ausreichende Stellfläche für das Fahrzeug ist unbedingt notwendig. Ausreichend bedeutet zunächst, dass der Haltepunkt lang genug ist für das Fahrzeug und den Einsatz von Auffahrrampen, Linear- oder Schwenkliften.

In der Breite sollte der Abstand zur Fahrbahn einen Meter keinesfalls unterschreiten. Beim Öffnen der Heck- oder Seitentüren ist darauf zu achten, dass diese nicht – zumindest nicht dauerhaft – in den Bereich des Rad- oder Fußwegs ragen. Ein konfliktfreier Zugang zu den seitlichen Türen ist unbedingt zu gewährleisten; beim Einsatz von Schwenk- oder Linearliften ist entsprechender Platzbedarf zu kalkulieren.

Die Stellfläche sollte in Querrichtung möglichst eben sein, damit Auffahrrampen und Linearlifte über ihre gesamte Breite problemlos auf den Boden abgelassen werden können. Ebenso besteht bei der Nutzung von Linearliften an Berghaltepunkten die Gefahr, dass Rollstühle nach hinten rollen und abstürzen.



Dieser Haltepunkt an einer Straße innerhalb eines Stadtquartiers ist seitlich nur eingeschränkt zugänglich.

Während der Wartezeit wissen Rollstuhlnutzerinnen und -nutzer und begleitende Angehörige ausreichend Bewegungsraum zu schätzen. Ebenso in der Dämmerung und bei Dunkelheit beleuchtete Warteflächen und Haltepunkte. Wenn zugleich noch Schutz vor Witterung gegeben ist, ist der Standort ideal.

Haltepunkte-Register

Welche Gefährdungen liegen an den Haltepunkten vor? Ein Haltepunkte-Register leistet dem Fahrdienst bei der Erfassung und Beurteilung von Gefährdungen hilfreiche Dienste. In dem Register werden alle Haltepunkte systematisch hinsichtlich ihrer Erkennbarkeit, ihrer Lage im Verkehr und ihrer Beschaffenheit beschrieben.

Fragen Sie ruhig Fahrgäste, deren Angehörige, die Werkstätten und Förderschulen, wie sie die Situation einschätzen. Sie werden möglicherweise nicht nur Informationen, sondern auch wertvolle Verbesserungsvorschläge einbringen. Die Beteiligten sollten auch eingebunden werden, wenn es an die Umsetzung von Maßnahmen geht, etwa wenn ein Haltepunkt verlegt werden soll.

Orientieren Sie sich bei der Bewertung der Haltepunkte an den Schritten einer Gefährdungsbeurteilung (mehr dazu in Kapitel 5). Wünschenswert ist auch, die Situation in einem festen Turnus zu überprüfen.

4.5 Notfallsituationen und Erste Hilfe

Autopannen sind immer ungünstig. Wenn alles schief läuft, passieren sie ausgerechnet dort, wo es besonders gefährlich ist. Umsichtiges Verhalten kann in einer solchen Situation lebenswichtig sein:

- Warnblinkanlage einschalten
- Fahrzeug aus dem Verkehrsfluss bringen
- Warnweste anlegen
- Mit aufgeklapptem Warndreieck dem Verkehr entgegengehen
- Warndreieck hinter dem Fahrzeug aufstellen: (auf Autobahnen circa 200 Meter, besser 300 Meter, auf Landstraßen 100 Meter, im Stadtverkehr 50 Meter)
- Warnlampe zwischen Fahrzeug und Warndreieck aufstellen (zumindest auf Autobahnen)

Erst danach wird die Fahrdienstleitung informiert: Tourenbezeichnung, genauer Standort, eventuell Hinweise zum Fahrzeugtyp helfen den Kolleginnen und Kollegen in der Zentrale. Die Fahrdienstleitung kann dann die Pannenhilfe anfordern und veranlassen, dass Schule, Werkstatt, Wohnheim oder Angehörige benachrichtigt werden.

Wenn die Panne behoben ist, sollte die Fahrdienstleitung vor der Weiterfahrt unterrichtet werden. Andernfalls ist ebenfalls eine Nachricht an die Fahrdienstleitung unumgänglich, muss sie doch die Übernahme der Fahrt organisieren und die entsprechenden Stellen über die zu erwartende Verzögerung informieren.

Erste-Hilfe-Material

In jedes Fahrzeug gehört ein Erste-Hilfe-Kasten (nach DIN 13164). Weil Erste-Hilfe-Leistungen dokumentiert werden müssen, sollte im Erste-Hilfe-Kasten ein Verbandbuch liegen. Die Verbandkästen müssen regelmäßig überprüft und rechtzeitig aufgefüllt werden.

Verbandbücher können Sie kostenlos bei der BGW bestellen.



Was tun im Notfall?

- Warnblinkanlage einschalten
- Das Fahrzeug aus dem Verkehrsfluss bringen (aus der Fahrspur fahren, Kreuzungsbereiche verlassen und so anhalten, dass der übrige Verkehr nicht gefährdet wird)
- Abhängig vom jeweiligen Haltepunkt Warnweste anlegen und das Warndreieck aufstellen
- Erste Hilfe leisten
- Notruf absetzen

Je nach Situation kann sich die Reihenfolge der zu ergreifenden Maßnahmen ändern.

Wichtig: Bei bekanntem Anfallsgeschehen ist bereits im Vorfeld zu klären, ob eine Beförderung im Bus sinnvoll und verantwortbar ist. Gegebenenfalls sollte eine Begleitperson mitfahren; in schwierigen Fällen kann eine Einzelbeförderung beantragt werden.

Hinweise zum Notruf

Schnell und präzise – 5 „W“ für den Notfall:

- Wo geschah es?
- Was geschah?
- Wie viele Personen sind betroffen?
- Welche Art der Erkrankung oder Verletzung liegt vor?
- Warten auf Rückfragen!

Beenden Sie das Gespräch erst, wenn Sie dazu aufgefordert werden. Nennen Sie unbedingt eine Rückrufnummer! Nur so kann bei Rückfragen Kontakt mit dem Anrufer aufgenommen werden, beispielsweise wenn der Einsatzort unklar ist.

Rufnummern

- 112:** Polizei, Feuerwehr und Rettungsdienst
- 110:** Polizei

Hilfreich: der Notfallplan

Ein Notfallplan hilft Fahrpersonal und Begleitpersonen, sich auf den Notfall vorzubereiten. Er legt fest, welchen Entscheidungsspielraum sie besitzen und auf welche Unterstützung sie zurückgreifen können. Im Notfallplan ist niedergelegt, wer wann zu informieren ist und welche Schritte vorrangig sind. In ihm sollten auch besondere Hilfsmaßnahmen für Fahrgäste mit bestimmten Behinderungen benannt sein.

Tücken des Mobilfunks bedenken

Nicht überall haben Mobiltelefone Empfang. Aus diesem Grund sollte man sich nicht ausschließlich auf ein mobiles Gerät verlassen, wenn es um lebenswichtige Kommunikation geht. Der Netzbetreiber kann Hinweise geben, ob Netzdienste auf den Fahrtrouten zur Verfügung stehen.

4.6 Fahrsicherheitstrainings

Ein Fahrsicherheitstraining soll vor allem eins verhindern: den Unfall. Die Teilnehmerinnen und Teilnehmer üben richtiges Bremsen, Ausweichen oder das Verhalten beim Schleudern, um im Ernstfall routinierter zu reagieren.

Fahrsicherheitstrainings werden von Automobilclubs, vielen Autoherstellern und privaten Einrichtungen angeboten. Die Kurse dauern meist einen Tag. Auf einigen Übungsplätzen können auch Menschen mit Behinderungen als Selbstfahrende trainieren.

Die BGW übernimmt einen Teil der Kosten für ein Fahrsicherheitstraining. Die Trainings müssen den Richtlinien des Deutschen Verkehrssicherheitsrats e. V. entsprechen. Nähere Auskünfte und das Informationsblatt finden Sie unter: www.bgw-online.de/goto/fahrsicherheitstrainings.

Der Deutsche Verkehrssicherheitsrat (DVR) bietet das Training „Fahr und spar mit Sicherheit“ an: Die Trainer besuchen die Betriebe und schulen Kleingruppen in sicherer und sparsamer Fahrweise. Informationen hierzu finden Sie im Internet unter www.fahren-wie-ein-profi.de.



In diesem Informationsblatt der BGW finden Sie weitere Informationen zu Fahrsicherheitstrainings sowie ein Anmeldeformular.

5 Gefährdungsbeurteilung und Risikoanalyse

Eine regelmäßige Gefährdungsbeurteilung gemeinsam mit den Mitarbeitenden sensibilisiert diese, den Schutz der eigenen Gesundheit ernst zu nehmen.

Mögliche Unfallgefahren, die im Alltag kaum wahrgenommen werden, weil sie selten auftreten, gelangen so in das Bewusstsein. Das hilft, den Sinn von vorbeugenden Anordnungen zu verstehen und sie zu befolgen.

Gleichzeitig ist die Sicht einer heterogenen Gruppe erfolgreicher als die einzelner Personen: Sie liefert verlässlichere Werte, Fehleinschätzungen sind seltener.

Wir empfehlen, dabei auch solche Risiken zu prüfen, die nicht unmittelbar zu einem Unfall führen müssen, aber gegen rechtliche Anforderungen oder eigene Standards der Organisation verstoßen: Ist beispielsweise die Abgasuntersuchung noch gültig, und wie wird sichergestellt, dass die Fahrzeuge rechtzeitig zur Hauptuntersuchung gebracht werden?

Das Fahrdienstunternehmen gewinnt damit Rechtssicherheit und setzt seine Unternehmensziele aktiv um.

Die meisten Gefährdungen und Belastungen ergeben sich durch:

- die Gestaltung und Einrichtung der Arbeitsstätten und Arbeitsplätze
- die Gestaltung, die Auswahl und den Einsatz von Arbeitsmitteln
- die Gestaltung von Arbeitsabläufen und Arbeitszeiten
- eine unzureichende Qualifikation und Unterweisung

5.1 Gefährdungen identifizieren: die Mehrpunktabfrage

Rechtzeitig erkannte Gefährdungen und geeignete Maßnahmen verhindern Störungen im Betriebsablauf und vermindern wirtschaftliche Verluste, senken unfall- und krankheitsbedingte Ausfälle der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter, tragen zur Qualitätssicherung bei und verbessern die Arbeitsbedingungen. Das wiederum kann motivierend auf die Belegschaft wirken und erhöht die Leistungsbereitschaft.

Welche Gefährdungen sind in ihrem Arbeitsumfeld vorhanden, welche sind relevant? Wo besteht akuter Handlungsbedarf? Die Mehrpunktabfrage ist eine von vielen möglichen Methoden, um unter allen Gesundheits- und Unfallgefahren wesentliche Faktoren zu identifizieren – im Hinblick auf das Unfall- und Krankheitsrisiko, aber auch in Bezug auf Imageverlust, mangelnde Wirtschaftlichkeit und eine mögliche Umweltbelastung.

Hierzu werden zunächst mögliche Risikofaktoren auf einer Liste gesammelt. Anschließend vergibt jede Teilnehmerin und jeder Teilnehmer Punkte unter Berücksichtigung der internen und externen Faktoren. Was nicht relevant ist, erhält keinen Punkt – bedeutsame Faktoren bewerten die Teilnehmenden mit bis zu zwei oder drei Punkten (Mehrpunktabfrage).

Die Faktoren mit den meisten Punkten werden näher untersucht. In einem zweiten Schritt werden die Unfall- und Gesundheitsrisiken beurteilt, siehe Kapitel 5.2.

Beispielmatrix: Ermittlung von Unfall- und Gesundheitsgefahren

Faktor/Risiko	Unfall- risiko	Krankheits- risiko	Image- verlust	Wirtschaft- lichkeit	Umwelt- belastung
Vom Betriebsgelände fahren	• • •		•		
Eine Panne haben	•		• •	• • •	
Zu schnell fahren	• • •	•	•	• •	• • • •
Regen, Schnee, Nebel	• •	•		•	
Störung durch Fahrgast, Griff ins Lenkrad	• • •	•	• • •	• • •	
Dunkelheit, Blendung	•				
Unbekanntes Fahrzeug	•	•		• •	
Zeitdruck	• • •	• •	• •		
Unbekannter Fahrgast	• •	•	• • •		

5.2 Gefährdungen beurteilen nach Wahrscheinlichkeit und Schwere

Ein kombiniertes Modell zur Beurteilung des Unfall- und Gesundheitsrisikos stellt die folgende Risikoanalyse dar. Nach der möglichen Schadensschwere und der Ein-

trittswahrscheinlichkeit werden Gefährdungsklassen gebildet. Entsprechend der Risikobewertung treffen Sie geeignete Schutzmaßnahmen. Wo keine technischen oder organisatorischen Schritte möglich sind, sollten die Mitarbeitenden entsprechend unterwiesen werden.

Wahrscheinlichkeit des Wirksamwerdens der Gefährdung	Mögliche Schadensschwere			
	Leichte Verletzung oder Erkrankung	Mittelschwere Verletzung oder Erkrankung	Schwere Verletzung oder Erkrankung	Möglicher Tod
Sehr gering	1	2	3	4
Gering	2	3	4	5
Mittel	3	4	5	6
Hoch	4	5	6	7

Stufe 1: Bei einem Wert von 1–2 ist das Risiko gering.

Stufe 2: Das Risiko bei Werten von 3–4 ist als signifikant einzustufen.

Stufe 3: Werte zwischen 5 und 7 zeigen ein hohes bis sehr hohes Risiko an.

Beispiel einer Gefährdungsbeurteilung

Faktoren	Wahrscheinlichkeit	Mögliche Schadensschwere	Risikostufe	Maßnahmen
Auf der Rampe ausrutschen	gering	mittel	3	rutschfester Belag, regelmäßige Reinigung, Unterweisung
Zu schnell fahren	gering	möglicher Tod	5	Fahrtenschreiber, Verbrauch kontrollieren, Unterweisung
Rückenbelastungen	mittel	mittel	4	Einsatz von Hebehilfen, Schulung in rückengerechter Arbeitsweise
Psychische Belastung durch Zeitdruck	gering	mittel	3	Organisation: Fahrzeiten entzerren

5.3 Problembearbeitung und Lösungsfindung im Team

Die gemeinsame Erarbeitung von Lösungsmöglichkeiten ist der nächste Schritt im Rahmen der Gefährdungsbeurteilung. Fahrdienstverantwortliche und Mitarbeitende können dabei ihre jeweilige Sichtweise darstellen, diskutieren und Ergebnisse formulieren.

Die Bearbeitung im Team kann gute und praktische Lösungsansätze hervorbringen. Denn die Fahrerinnen und Fahrer kennen Details und Tücken häufig selbst am besten. Gleichzeitig schafft ein Fahrdienst mit dieser Vorgehensweise eine gute Basis für die spätere regelmäßige Unterweisung und die Akzeptanz der gemeinsam festgelegten Maßnahmen. Wenn das Team daran beteiligt ist, Regeln zu formulieren, führt das auch zu einer höheren Umsetzungsbereitschaft.

Es gibt verschiedene Techniken der Problemanalyse und Lösungsfindung. Dabei ist allen Techniken eines gemein: Das Team ermittelt systematisch alle erkennbaren Ursachen aus seiner Sicht und entwickelt geeignete Maßnahmen.

Dahinter steht der Gedanke, dass Probleme selten nur eine Ursache haben und erst ein Bündel von Maßnahmen die gewünschte Wirkung entfalten kann.

In der Anlage dieses Ratgebers befindet sich ein Arbeitsblatt, das gut zur Maßnahmenplanung im Rahmen der Gefährdungsbeurteilung verwendet werden kann. Weitere Arbeitsblätter, die Sie im Rahmen der Gefährdungsbeurteilung zur Dokumentation nutzen können, finden Sie auch unter www.bgw-online.de/goto/sichere-befoerderung.

Arbeitsblätter zur „Dokumentation der Gefährdungsbeurteilung“

- Arbeitsblatt 1 – Gefährdungsbeurteilung nach § 5 Arbeitsschutzgesetz (ArbSchG)
- Arbeitsblatt 2a – Erfassung der zu beurteilenden Gefährdungen in den Arbeitsbereichen
- Arbeitsblatt 2b – Erfassung der zu beurteilenden Gefährdungen nach Tätigkeiten
- Arbeitsblatt 3 – TOP-Maßnahmen
- Arbeitsblatt 4 – Personenbezogene Gefährdungsbeurteilung

Mögliche Arbeitsschritte bei der Lösungsfindung im Team

1	Ist-Situation darstellen	Soll-Zustand betrachten
	Beschreibung aller Phänomene und Folgen, die mit diesem Problem oder Risiko verbunden sind und als gefährlich oder nicht zufriedenstellend erlebt werden.	Es erfolgt eine Kurzbeschreibung des angestrebten Zustands – woran werden wir erkennen, dass das Risiko beseitigt ist?
2	Ursachen suchen	Ursachen bewerten
	Anschließend werden Gründe für die Abweichung zwischen Ist und Soll herausgearbeitet; besonders im Fahrdienst können gut die Eigen- und Fremdanteile am Problem beleuchtet werden.	Welche Ursachen sind hauptsächlich für das Problem verantwortlich?
3	Lösungsalternativen entwickeln	Lösungen bewerten
	Für die wichtigsten Ursachen werden mögliche Lösungen entworfen; an dieser Stelle sind noch alle denkbaren Lösungsideen erwünscht.	Welche Lösung eignet sich am besten? (Kriterien zur Überprüfung der Lösungsalternativen vorher entwickeln, zum Beispiel Umsetzungsaufwand, Kosten etc.)
4	Maßnahmenplan erstellen	
	Hierbei wird festgelegt, welche Maßnahmen ergriffen werden. Wer was bis wann erledigt und wer zur Erledigung hinzugezogen werden muss. Zum Maßnahmenplan gehört auch die Planung der regelmäßigen Unterweisungen. Deren Inhalte leiten sich aus der Gefährdungsbeurteilung ab.	Eine gute Hilfe zum Thema Unterweisung bietet zum Beispiel das BGW-Seminar „Arbeitssicherheit durch betriebliche Unterweisung“ sowie das Seminar „Durch- und Umsetzen von Unterweisungszielen“.

6 Angebote der BGW

Umfangreiche Informationen zu dem Thema Mobilität von Menschen mit Behinderungen finden Sie in dem Online Angebot des Projektes „kompetent mobil“ unter www.kompetent-mobil.de.

Ausgewählte Medien

- Flyer: Selbstbestimmt unterwegs – Mobilitätsangebote für Menschen mit Behinderungen (TS-FMobi)
- Broschüre: Fahrsicherheitstraining – Ihr Weg zu mehr Verkehrssicherheit (TP-SHT0)
- Anleitung: Richtig sichern mit dem Kraftknoten (TP-Kk-14)
- Broschüre: BGW kompakt – Angebote, Informationen, Leistungen für Unternehmer in Beratungs- und Betreuungseinrichtungen (7GU)
- Broschüre: BGW kompakt – Angebote, Informationen, Leistungen für Einrichtungen der beruflichen Rehabilitation und Werkstätten (14GU)
- Broschüre: Gefährdungsbeurteilung in Beratungs- und Betreuungseinrichtungen (TP-7GB)
- Online-Arbeitshilfe: Für Einrichtungen der beruflichen Rehabilitation und Werkstätten bietet die BGW unter www.bgw-online.de eine interaktive Gefährdungsbeurteilung an
- Ratgeber: Unterweisen in der betrieblichen Praxis (RGM8)

- Ratgeber: Projektmanagement – Eine Einführung (RGM10)

- Ratgeber: Betriebliches Gesundheitsmanagement (RGM15)

- Berufsgenossenschaftliche Information: Mensch und Arbeitsplatz (BG1523)

- Verbandbuch (U036)

Diese und weitere Medien der BGW können Sie unter www.bgw-online.de/medien bestellen oder herunterladen.

Ausgewählte Seminare und Trainings

- Seminar: Sichere Beförderung von Menschen mit Behinderungen in Kraftfahrzeugen (VS6)

- Inhouse-Trainingsangebot für Menschen mit Behinderungen: Gesund und sicher mit dem Rad (Rad-SST15)

- Inhouse-Trainingsangebot für Menschen mit Behinderungen: „sicher mobil“ zu Fuß (FUS-SST15)

- Inhouse-Trainingsangebot für Menschen mit Behinderungen: „sicher mobil“ im Rollstuhl (ROLL-SST15)

- Seminar: Arbeitssicherheit durch betriebliche Unterweisung (AU1)

- Seminar: Durch- und Umsetzen von Unterweisungszielen (AU2)

- Seminare: Moderationsausbildung für Fachkräfte für Arbeitssicherheit (FMA1/2)
- Seminar: Professioneller Umgang mit Gewalt und Aggression – Werkstätten und Wohnheime (PUGA1)
- Grundseminar: Sicherheitsbeauftragte (SGK)
- Aufbauseminar: Konflikte lösen – Arbeitsschutz stärken (SAS)
- Grundseminar: Arbeits- und Gesundheitsschutz: eine gewinnbringende Führungsaufgabe (UM1)
- Seminar: Suchtprävention und Suchthilfe im Betrieb (UMSP)

Weitere Informationen zu diesen und weiteren Angeboten der BGW finden Sie unter www.bgw-online.de/seminare.

Beratung zur Sicherheit und Gesundheit bei der Arbeit

Die BGW hält verschiedene Angebote zur Sicherheit und Gesundheit bei der Arbeit bereit. Weitere Informationen dazu geben folgende Informationsschriften, die Sie ebenfalls unter www.bgw-online.de/medien finden:

- Flyer: Sichern Sie Gesundheit – Organisationsberatung mit der BGW (TS-FOrgBerat)
- Flyer: Beratung – Zertifizierung – Förderung Qualitätsmanagement mit integriertem Arbeitsschutz (TQ-FBZF)
- BGW betriebsbarometer: Betriebsklima und Gesundheit systematisch messen – Anleitung für eine Mitarbeiterbefragung (BAMGW)

Gesetze, Vorschriften, Normen

- BGG 915: Prüfung von Fahrzeugen durch Fahrpersonal; Hauptverband der gewerblichen Berufsgenossenschaften; Fachausschuss „Verkehr“ der BGZ
- BGG 916: Prüfung von Fahrzeugen durch Sachkundige; Hauptverband der gewerblichen Berufsgenossenschaften; Fachausschuss „Verkehr“ der BGZ
- DGUV Vorschrift 70 – Fahrzeuge
- BOKraft: Betrieb von Kraftfahrzeugunternehmen im Personenverkehr
- DIN EN 12183: Muskelkraftbetriebene Rollstühle – Anforderungen und Prüfverfahren; Deutsche Fassung EN 12183:2014
- DIN EN 12184: Elektrorollstühle und -mobile und zugehörige Ladegeräte – Anforderungen und Prüfverfahren; Deutsche Fassung: 2014
- DIN 75078-1:2010-04: Kraftfahrzeuge zur Beförderung mobilitätsbehinderter Personen – Teil 1: Begriffe, Anforderungen, Prüfung
- DIN 75078-1 Berichtigung 1:2012-02: Kraftfahrzeuge zur Beförderung mobilitätsbehinderter Personen – Teil 1: Begriffe, Anforderungen, Prüfung, Berichtigung zu DIN 75078-1:2010-04
- DIN 75078-2:2015-04: Kraftfahrzeuge zur Beförderung mobilitätsbehinderter Personen (KMP) – Teil 2: Rückhaltesysteme; Begriffe, Anforderungen, Prüfung
- FeV: Fahrerlaubnisverordnung
- Freistellungsverordnung zum Personenbeförderungsgesetz
- G25: Fahr-, Steuer- und Überwachungstätigkeiten
- ISO 10542- 1: Wheelchair tiedown and occupant restraint systems for forward facing wheelchair-seated passengers – Part 1: Requirements and test methods – Frontal impact
- PbefG: Personenbeförderungsgesetz
- StVO: Straßenverkehrsordnung
- StVZO: Straßenverkehrszulassungsverordnung

Arbeitsblatt Gefährdungsbeurteilung (TOP-Maßnahmen)

Datum:

Arbeitsbereich:	Einzeltätigkeit:	Beschäftigte:			
Gefährdungen ermitteln	Gefährdungen beurteilen Risiko- klasse Schutzziele	Maßnahmen festlegen/ Bemerkungen	Maßnahmen durchführen Wer? Bis wann?	Wirksamkeit überprüfen Wann? Zielerreicht?	

Stand: 05/2015

Fahrerprofil

Name, Vorname:

Postanschrift:

Telefon und E-Mail:

Führerschein Klasse

vorgelegt am:

vorgelegt bei:

Personenbeförderungsschein

vom:

vorgelegt bei:

Auszug Verkehrszentralregister

vom:

vorgelegt bei:

Erste-Hilfe-Kurs

vom:

vorgelegt bei:

Tauglichkeit G25

vom:

vorgelegt bei:

Dienstanweisung

Die Dienstanweisung „Fahrer“ haben ich erhalten am:

Erklärung

Hiermit erkläre ich nach bestem Wissen und Gewissen, dass keinerlei Einschränkung **meiner körperlichen und geistigen Eignung zum Führen eines Fahrzeugs** vorliegt.

Ich verpflichte mich, der Dienststelle, Frau/Herrn , unverzüglich mitzuteilen, wenn ich meine Fahrerlaubnis verliere. Ebenso zeige ich unverzüglich an, wenn meine körperliche oder geistige Eignung zum Führen eines Fahrzeugs (auch nur zeitweise) beeinträchtigt ist.

Datum:

Name FahrerIn/Fahrer:

Unterschrift:

1. Einweisen auf das Fahrzeug

Fahrzeug: erfolgte am:

durch: Besonderheiten:

Unterschrift:

2. Einweisen in die Bedienung der Zusatzeinrichtungen und Rückhaltesysteme

Rampen:

Lifter (Typ angeben):

Rollstuhlrückhaltesystem:

Personenrückhaltesystem:

Name:

Unterschrift:

3. Ergonomisches Arbeiten

Folgende Inhalte wurden am vermittelt durch

- Fahren eines Rollstuhls
- Aktivierende Begleitung und Unterstützung
- Umsetzen vom Rollstuhl ins Fahrzeug
- Sonstiges:

Name:

Unterschrift:

4. Fahrpraktische Fortbildung/Sicherheitstraining

mit Fahrzeug:

am: in:

bei der Organisation:

Anmerkungen der Teilnehmerin/des Teilnehmers:

Name:

Unterschrift:

5. Workshop „Sichere Beförderung von Menschen mit Behinderungen“

Thema des Workshops: Dauer:

Trainerin/Trainer:

Anmerkungen der Teilnehmerin/des Teilnehmers:

Name:

Unterschrift:

Überprüfungsaudits

Unterweisung Fahrzeug

Datum: Auditor: Unterschrift:

Anmerkungen:

Unterweisung Bedienung Zusatzeinrichtungen und Rückhaltesysteme

Datum: Auditor: Unterschrift:

Anmerkungen:

Ergonomisches Arbeiten

Datum: Auditor: Unterschrift:

Anmerkungen:

Fahrpraktische Fortbildung/Fahrsicherheitstraining

Datum: Auditor: Unterschrift:

Anmerkungen:

Teilnahme Workshop

Datum: Auditor: Unterschrift:

Anmerkungen:

Sonstiges

Datum: Auditor: Unterschrift:

Bemerkungen/Notizen:

	DIN 75078-1 Berichtigung 1	
<p>ICS 11.180.10; 43.160</p> <div style="border: 1px solid black; padding: 10px; margin: 10px auto; width: fit-content;"> <p>Es wird empfohlen, auf der betroffenen Norm einen Hinweis auf diese Berichtigung zu machen.</p> </div> <p>Kraftfahrzeuge zur Beförderung mobilitätsbehinderter Personen – Teil 1: Begriffe, Anforderungen, Prüfung, Berichtigung zu DIN 75078-1:2010-04</p> <p>Motor vehicle for the transport of persons with reduced mobility – Part 1: Terms and definitions, requirements, test, Corrigendum to DIN 75078-1:2010-04</p> <p>Véhicule automobile pour transport de personnes avec la mobilité restreinte – Partie 1: Concepts, exigences, essais, Corrigendum à DIN 75078-1:2010-04</p> <p style="text-align: right;">Gesamtumfang 3 Seiten</p> <p style="text-align: center;">Normenausschuss Rettungsdienst und Krankenhaus (NARK) im DIN Normenausschuss Automobiltechnik (NAAutomobil) im DIN</p>		



IN DIN 75078-1:2010-04 sind folgende Korrekturen vorzunehmen:

Anhang A (informativ)

Übereinstimmungszertifikat DIN 75078-1

Dem Anwender dieses Formblattes ist unbeschadet der Rechte des DIN an der Gesamtheit des Dokumentes, die Vervielfältigung des Formblattes gestattet.

Hiermit bestätigen wir, dass das Kraftfahrzeug

Name des Herstellers:

Fahrzeug-Identifizierungsnummer:

Fahrzeugtyp (bitte ankreuzen):

	JA	NEIN
DIN 75078-1 Typ A		
DIN 75078-1 Typ B ₁		
DIN 75078-1 Typ B ₂		
DIN 75078-1 Typ C		

erfüllt.

Alle verbauten fahrzeugseitigen Komponenten des Rollstuhlrückhaltesystems entsprechen DIN 75078-2 (bitte ankreuzen):

JA NEIN

Alle verbauten fahrzeugseitigen Komponenten des Personenrückhaltesystems entsprechen DIN 75078-2 (bitte ankreuzen):

JA NEIN

Bemerkungen:

Eine Kopie des Berichtes zu allen Prüfungen wird auf Anfrage zur Verfügung gestellt.

Name des Individualisierers:

Datum und Unterschrift

Kontakt – Ihre BGW-Standorte

Berufsgenossenschaft für Gesundheitsdienst und Wohlfahrtspflege (BGW)

Hauptverwaltung
Pappelallee 33/35/37 · 22089 Hamburg
Tel.: (040) 202 07 - 0
Fax: (040) 202 07 - 24 95
www.bgw-online.de

Ihre BGW-Kundenzentren

Berlin · Spichernstraße 2–3 · 10777 Berlin

Bezirksstelle Tel.: (030) 896 85 - 37 01 Fax: - 37 99
Bezirksverwaltung Tel.: (030) 896 85 - 0 Fax: - 36 25
schu.ber.z* Tel.: (030) 896 85 - 36 96 Fax: - 36 24

Bochum · Universitätsstraße 78 · 44789 Bochum

Bezirksstelle Tel.: (0234) 30 78 - 64 01 Fax: - 64 19
Bezirksverwaltung Tel.: (0234) 30 78 - 0 Fax: - 62 49
schu.ber.z* Tel.: (0234) 30 78 - 64 70 Fax: - 63 79
studio78 Tel.: (0234) 30 78 - 64 78 Fax: - 63 99

Delmenhorst · Fischstraße 31 · 27749 Delmenhorst

Bezirksstelle Tel.: (04221) 913 - 42 41 Fax: - 42 39
Bezirksverwaltung Tel.: (04221) 913 - 0 Fax: - 42 25
schu.ber.z* Tel.: (04221) 913 - 41 60 Fax: - 42 33

Dresden · Gret-Palucca-Straße 1 a · 01069 Dresden

Bezirksverwaltung Tel.: (0351) 86 47 - 0 Fax: - 56 25
schu.ber.z* Tel.: (0351) 86 47 - 57 01 Fax: - 57 11
Bezirksstelle Tel.: (0351) 86 47 - 57 71 Fax: - 57 77
Königsbrücker Landstraße 2 b · Haus 2
01109 Dresden
BGW Akademie Tel.: (0351) 288 89 - 61 10 Fax: - 61 40
Königsbrücker Landstraße 4 b · Haus 8
01109 Dresden

Hamburg · Schäferkampsallee 24 · 20357 Hamburg

Bezirksstelle Tel.: (040) 41 25 - 29 01 Fax: - 29 97
Bezirksverwaltung Tel.: (040) 41 25 - 0 Fax: - 29 99
schu.ber.z* Tel.: (040) 73 06 - 34 61 Fax: - 34 03
Bergedorfer Straße 10 · 21033 Hamburg
BGW Akademie Tel.: (040) 202 07 - 28 90 Fax: - 28 95
Pappelallee 33/35/37 · 22089 Hamburg

Hannover · Anderter Straße 137 · 30559 Hannover

Außenstelle von Magdeburg
Bezirksstelle Tel.: (0511) 563 59 99 - 47 81 Fax: - 47 89

Karlsruhe · Philipp-Reis-Straße 3 · 76137 Karlsruhe

Bezirksstelle Tel.: (0721) 97 20 - 55 55 Fax: - 55 76
Bezirksverwaltung Tel.: (0721) 97 20 - 0 Fax: - 55 73
schu.ber.z* Tel.: (0721) 97 20 - 55 27 Fax: - 55 77

Köln · Bonner Straße 337 · 50968 Köln

Bezirksstelle Tel.: (0221) 37 72 - 53 56 Fax: - 53 59
Bezirksverwaltung Tel.: (0221) 37 72 - 0 Fax: - 51 01
schu.ber.z* Tel.: (0221) 37 72 - 53 00 Fax: - 51 15

Magdeburg · Keplerstraße 12 · 39104 Magdeburg

Bezirksstelle Tel.: (0391) 60 90 - 79 20 Fax: - 79 22
Bezirksverwaltung Tel.: (0391) 60 90 - 5 Fax: - 78 25

Mainz · Göttelmannstraße 3 · 55130 Mainz

Bezirksstelle Tel.: (06131) 808 - 39 02 Fax: - 39 97
Bezirksverwaltung Tel.: (06131) 808 - 0 Fax: - 39 98
schu.ber.z* Tel.: (06131) 808 - 39 77 Fax: - 39 92

München · Helmholtzstraße 2 · 80636 München

Bezirksstelle Tel.: (089) 350 96 - 46 00 Fax: - 46 28
Bezirksverwaltung Tel.: (089) 350 96 - 0 Fax: - 46 86
schu.ber.z* Tel.: (089) 350 96 - 45 01 Fax: - 45 07

Würzburg · Röntgenring 2 · 97070 Würzburg

Bezirksstelle Tel.: (0931) 35 75 - 59 51 Fax: - 59 24
Bezirksverwaltung Tel.: (0931) 35 75 - 0 Fax: - 58 25
schu.ber.z* Tel.: (0931) 35 75 - 58 55 Fax: - 59 94

*schu.ber.z = Schulungs- und Beratungszentrum

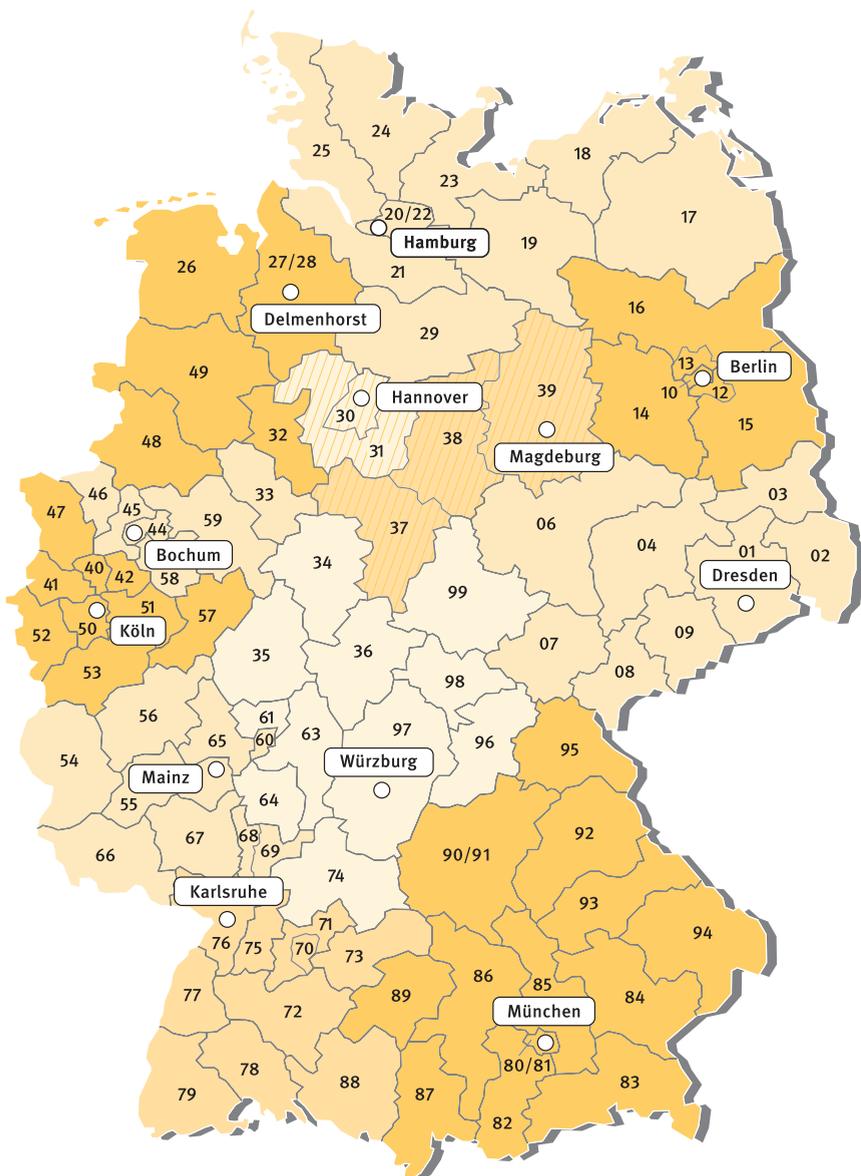
So finden Sie Ihr zuständiges Kundenzentrum

Auf der Karte sind die Städte verzeichnet, in denen die BGW mit einem Standort vertreten ist. Die farbliche Kennung zeigt, für welche Region ein Standort zuständig ist.

Jede Region ist in Bezirke unterteilt, deren Nummer den ersten beiden Ziffern der dazugehörigen Postleitzahl entspricht.

Ein Vergleich mit Ihrer eigenen Postleitzahl zeigt, welches Kundenzentrum der BGW für Sie zuständig ist.

Auskünfte zur Prävention erhalten Sie bei der Bezirksstelle, Fragen zu Rehabilitation und Entschädigung beantwortet die Bezirksverwaltung Ihres Kundenzentrums.



Beratung und Angebote

BGW-Beratungsangebote

Tel.: (040) 202 07 - 48 62

Fax: (040) 202 07 - 48 53

E-Mail: gesundheitsmanagement@bgw-online.de

Versicherungs- und Beitragsfragen

Tel.: (040) 202 07 - 11 90

E-Mail: beitraege-versicherungen@bgw-online.de

Medienbestellungen

Tel.: (040) 202 07 - 48 46

Fax: (040) 202 07 - 48 12

E-Mail: medienangebote@bgw-online.de

Diese Übersicht wird bei jedem Nachdruck aktualisiert. Sollte es kurzfristige Änderungen geben, finden Sie diese hier:



[www.bgw-online.de/
kundenzentren](http://www.bgw-online.de/kundenzentren)



