

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 02/2024

© 2008 Berufsgenossenschaft für Gesundheitsdienst
und Wohlfahrtspflege (BGW)

Herausgegeben von

Berufsgenossenschaft für Gesundheitsdienst
und Wohlfahrtspflege (BGW)

Hauptverwaltung

Pappelallee 33/35/37

22089 Hamburg

Tel.: +49 40 20207-0

Fax: +49 40 20207-2495

www.bgw-online.de

Artikelnummer

BGW 05-11-003

Verfasst von

Stefan Schlageter, Susanne Stabel, Matthias Wilhelm, BGW

Redaktion

Linda Tappe, BGW

Fotos

Pedro Citoler (S. 38), Bianca Hobusch (Titel; S. 6, 11, 19, 26, 27, 28, 29, 30, 31),
Sebastian Rabe (S. 12, 13, 14), Michael Zapf (S. 39)

Aufkleber „RICHTIG GESICHERT“ (S. 27)

DIN 75078 Teil 2; wiedergegeben mit Erlaubnis von, aber ohne Prüfung durch DIN Deutsches Institut für Normung e. V. Maßgebend für das Anwenden der DIN-Norm ist deren Fassung mit dem neuesten Ausgabedatum, zu beziehen über die Beuth Verlag GmbH, www.beuth.de.

Gestaltung und Satz

GDA Gesellschaft für Marketing und Service der
Deutschen Arbeitgeber mbH, Berlin

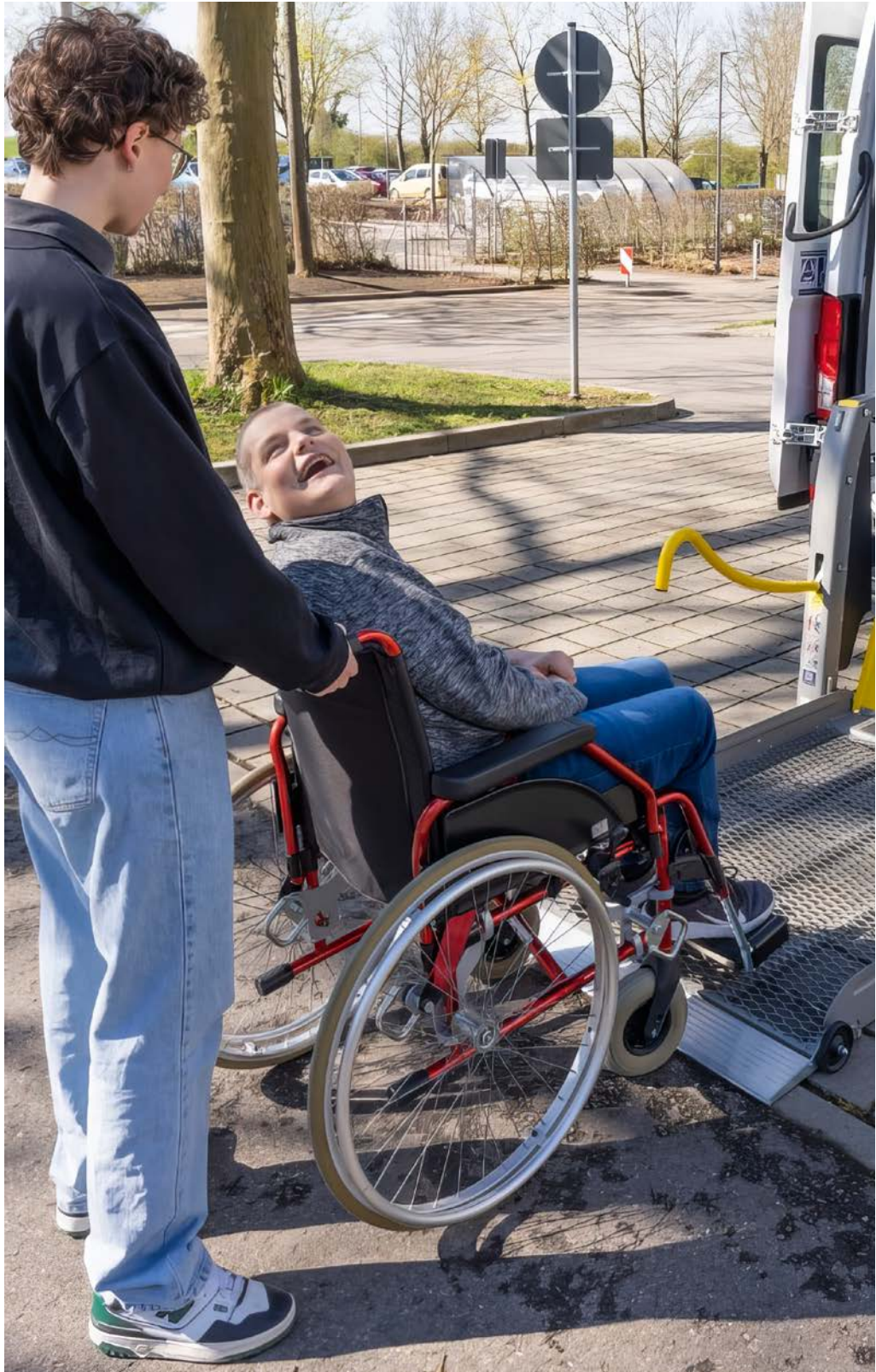
Druck

Bonifatius GmbH, Paderborn

Viele Fotos in dieser Broschüre wurden in der LebensWerkstatt Heilbronn e. V. aufgenommen. Wir danken allen Beteiligten herzlich für ihre Unterstützung.

Inhalt

1	Fahrdienste – Dienstleister für Lebensqualität	7
2	Sicherheit und Gesundheit in der Fahrdienstorganisation	8
2.1	Qualitätsziele beschreiben	8
2.2	Einsatzplanung	8
2.3	Tourenplanung	9
2.4	Anforderungen an das Fahrpersonal	10
2.5	Rund um die Fahrt	12
2.6	Sehen und gesehen werden – auf die Lage kommt es an	13
2.7	Notfallsituationen und Erste Hilfe	15
2.8	Fahrsicherheitstraining	16
2.9	Unterweisung	17
3	Gefährdungsbeurteilung	18
3.1	Gefährdungen kennen und einschätzen	18
3.2	Gefährdung vermeiden vor Risikominimierung	20
4	Der Stand der Technik	22
4.1	Fahrzeuge und Zusatzeinrichtungen	22
4.2	Rollstühle als Fahrgastsitze	25
4.3	Rückhaltesysteme	25
4.4	Kraftknotensysteme – Rückhaltesysteme nach DIN 75078 Teil 2	26
4.5	Konventionelle Systeme – Sicherung nach ISO 7176-19	30
4.6	Rückhaltesysteme für den Heckaufprall – Kopf-Rücken-Stützen	32
4.7	Instandhaltung (Prüfung, Wartung, Instandsetzung)	33
5	Der Fahrdienst – kein rechtsfreier Raum	34
5.1	Rechtsverbindliche Vorschriften	35
5.2	Nicht alles ist verbindlich geregelt – Rechtsbedeutung von Normen	37
6	Service	38
6.1	Angebote der BGW	38
6.2	Weiterführende Literatur	40
	Kontakt	42
	Impressum	4



1 Fahrdienste – Dienstleister für Lebensqualität

Mobilität nimmt eine zentrale Rolle in unserer Gesellschaft ein. Sie steigert nicht nur die Lebensqualität, sondern ermöglicht auch soziale Interaktionen. Besonders für Menschen mit Behinderungen hängt die Teilhabe am beruflichen und sozialen Leben oft von der Verfügbarkeit barrierefreier Verkehrsmittel ab.

Als Verantwortliche im Fahrdienst spielen Sie hierbei eine entscheidende Rolle, da Sie Menschen mit Behinderungen die gesellschaftliche Teilhabe ermöglichen. Allerdings tragen Sie auch eine große Verantwortung, da Fahrgäste im Rollstuhl während der Beförderung besonderen Gefahren ausgesetzt sind – Verkehrsunfälle können für sie schwerwiegende Folgen haben.

Wir, die Berufsgenossenschaft für Gesundheitsdienst und Wohlfahrtspflege (BGW), als gesetzliche Unfallversicherung möchten Sie bei der Aufgabe unterstützen, die Sicherheit und Gesundheit des Fahrpersonals zu fördern. Zudem setzen wir uns aktiv für die Mobilität von Menschen mit Behinderungen ein. Um Unfällen und beruflichen Erkrankungen effektiv vorzubeugen, unterstützen wir unsere Mitgliedsbetriebe dabei, die erforderlichen Unfallverhütungsmaßnahmen umzusetzen.

Und wenn doch mal etwas passiert: Im Falle von Arbeitsunfällen, Unfällen auf dem Weg zur Arbeit oder Berufskrankheiten übernimmt die BGW die Heilbehandlungskosten, unterstützt bei beruflicher und

sozialer Rehabilitation und erbringt finanzielle Leistungen, sofern die Voraussetzungen erfüllt sind.

Das Fahr- und Begleitpersonal in Fahrdiensten arbeitet immer unter dem Schutz der gesetzlichen Unfallversicherung. Fahrgäste sind insbesondere auf dem Weg zur Arbeit, zur Schule oder der Kita versichert.

Diese Broschüre richtet sich in erster Linie an Sie als Verantwortliche im Fahrdienst und als Führungskräfte. Aber auch weitere Personen, die im Fahrdienst tätig sind oder zu deren Aufgaben die Beförderung von Menschen mit Behinderungen gehört, können davon profitieren. Sie bietet praxisnahe Informationen und Empfehlungen, die auf aktuellen gesetzlichen Anforderungen basieren und den neuesten Stand der Technik berücksichtigen.

Dieser Ratgeber kann Ihnen dabei helfen, Ihre Fahrerinnen und Fahrer angemessen zu qualifizieren und die Beförderung von Menschen mit Behinderungen sicher und effizient durchzuführen.

Wie Fahrgäste im Rollstuhl richtig gesichert werden, zeigt Ihnen die Handlungshilfe „Richtig sichern mit dem Kraftknoten“, die dieser Broschüre beigelegt ist. Die Anleitung hilft Ihnen bei der Unterweisung und kann praktisch im Fahrzeug aufgehängt werden.

Weitere Angebote der BGW finden Sie am Ende dieses Ratgebers.

2 Sicherheit und Gesundheit in der Fahrdienstorganisation

Als Unternehmensleitung tragen Sie Verantwortung für die Sicherheit und Gesundheit Ihrer Beschäftigten am Arbeitsplatz. Sie können die Beurteilung der Gefährdungen, die Auswahl und Umsetzung von Maßnahmen sowie die Unterweisung ganz oder teilweise an andere delegieren, die Gesamtverantwortung bleibt aber stets bei Ihnen.

Es ist wichtig, schriftliche Vereinbarungen zu treffen, wenn Aufgaben an Beschäftigte übertragen werden. Die beauftragten Personen müssen fachlich und persönlich geeignet und befugt sein, Entscheidungen zu treffen und umzusetzen. Dazu müssen sie neben der Weisungsbefugnis über zeitliche und finanzielle Ressourcen verfügen. Wenn beispielsweise jemand für den Fahrdienst verantwortlich ist, sollte er oder sie Einfluss auf den Kauf und die sicherheitstechnische Ausstattung der Fahrzeuge haben können.

Unser Tipp

Sie können das Handbuch unter bast.de herunterladen.

Wenn Sie einen externen Fahrdienst beauftragen, sollten die Aufgaben und Ressourcen vertraglich geregelt werden. Nützliche Hinweise zur Vergabe finden Sie im „Handbuch Rollstuhlbeförderung bei Ausschreibungen“ der Bundesanstalt für Straßenwesen.

2.1 Qualitätsziele beschreiben

Unabhängig davon, ob die Fahrdienstleistung intern oder extern erbracht wird, ist es empfehlenswert, Qualitätsziele festzulegen und klare Verantwortlichkeiten zu definieren, die allen Beteiligten bekannt sind.

Qualitätsziele sind die Vorgaben, die festlegen, wie die Beförderungsdienstleistungen

erbracht werden sollen. Sie berücksichtigen auch Kundenwünsche, beispielsweise nach Pünktlichkeit bei Linienfahrten, Flexibilität bei Gelegenheitsfahrten, einem hohen Sicherheitsstandard oder freundlichen und vertrauten Fahrerinnen und Fahrern. „Kunden“ im weiteren Sinne sind nicht allein die Fahrgäste, sondern auch Angehörige oder Erziehungsbeauftragte, Mitarbeitende in der Betreuung und im Fahrdienst selbst.

Im Rahmen eines Qualitätsmanagements sollte der Fahrdienst seine gesamten Arbeitsprozesse dokumentieren, Verfahren und Methoden festlegen und für jeden Schritt verantwortliche Personen benennen. Oft erweisen sich die Berührungspunkte zwischen verschiedenen Organisationen oder Abteilungen als Schwachstelle. Eine gute Organisation dieser Schnittstellen kann idealerweise die Arbeitsbelastung der Fahrerinnen und Fahrer reduzieren.

Diese grundlegenden Festlegungen bilden die Basis für die Gefährdungsbeurteilung – mehr dazu in Kapitel 3.

2.2 Einsatzplanung

Die Bedingungen, unter denen der Fahrdienstbetrieb abläuft, können das Risiko von Unfällen beeinflussen. Dazu gehören Aspekte wie die Planung von Fahrten und Personal, Notfallpläne, die Qualifikation des Fahrpersonals sowie die Qualität der Fahrzeuge und Technik.

Hier sind einige Schritte, die Sie ergreifen können, um die Sicherheit zu erhöhen:

- Planen Sie Routen im Voraus, um sicherzustellen, dass die Fahrgäste pünktlich und effektiv befördert werden.
- Beteiligen Sie Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter an der Touren- und Pausenplanung, da sie oft wertvolle Einblicke und Erfahrungen haben.
- Planen Sie Begleitpersonen entsprechend den Betreuungs- oder Beaufsichtigungserfordernissen der Fahrgäste ein. Dies stellt sicher, dass alle die notwendige Unterstützung erhalten.
- **Navigationsgerät mit aktueller Software verwenden:** Stellen Sie sicher, dass die Navigationsgeräte die neuesten Informationen enthalten.
- **Berücksichtigen Sie Verkehrsprobleme:** Planen Sie Routen um Baustellen und andere Verkehrsprobleme herum.
- **Während der Fahrt nicht telefonieren:** Es ist wichtig, dass Fahrerinnen und Fahrer während der Fahrt nicht telefonieren. In Ausnahmefällen kann die Nutzung einer Freisprecheinrichtung in Betracht gezogen werden.

Je nach Art der Fahrdienstleistung können besondere Anforderungen auftreten. Mit geeigneten organisatorischen Maßnahmen und Richtlinien können diese Herausforderungen bewältigt werden.

2.3 Tourenplanung

Verzögerungen bei der Abfahrt vermeiden

- **Regelmäßige Wartung:** Fahrzeug getankt abstellen, auf ausreichenden Füllstand von Schmierstoff und Wischwasser achten.
- **Zeit für Sichtprüfung einplanen:** Mängel und Schäden erkennen, dokumentieren und ihre Behebung veranlassen.
- **Fahrzeugübergabe:** Legen Sie einheitliche Regeln für die Übergabe von Fahrzeugen, Schlüsseln und Dokumenten fest.

Schwierigkeiten auf der Fahrt vermeiden

- **Fahrzeit mit Sicherheitspuffer planen:** Somit können unerwartete Verzögerungen berücksichtigt werden.
- **Mitarbeitende in alle Fahrzeuge einweisen:** Stellen Sie sicher, dass Ihre Beschäftigten mit den Fahrzeugen vertraut sind.
- **Ortskundiges Fahrpersonal einsetzen:** Wenn möglich, setzen Sie Fahrerinnen und Fahrer ein, die sich in der Umgebung gut auskennen.

Linienverkehr planen

Im Linienverkehr, insbesondere während der Stoßzeiten morgens und nach Feierabend, gibt es oft Engpässe, da viele Fahrerinnen und Fahrer gleichzeitig im Einsatz sind. Dies kann zu Spitzenzeiten bei der Arbeit führen, bei denen die Kapazitäten optimal geplant werden müssen.

Hier sind einige Maßnahmen, um diesen Herausforderungen zu begegnen:

- **Entzerren der Ankunfts- und Abfahrtszeiten:** Koordinieren Sie die Ankunfts- und Abfahrtszeiten möglicherweise mit anderen Fahrdiensten, um Spitzenzeiten zu vermeiden.
- **Zusammenarbeit zwischen Fahrpersonal und möglichen Betreuenden:** Lassen Sie Fahrerinnen und Fahrer und Betreuungspersonal bei Bedarf zusammenarbeiten, um den reibungslosen Ablauf zu gewährleisten.
- **Klare Markierungen und Hinweisschilder:** Verwenden Sie deutliche Markierungen und Schilder an den Einfahrten und Ausfahrten sowie auf dem Betriebsgelände, um den Verkehr zu regeln oder für den öffentlichen Verkehr zu sperren.
- **Parkplatzordnung:** Planen Sie die Parkplätze in Zusammenarbeit mit den Einrichtungen, um die Effizienz sicherzustellen.

- **Trennung von Personen, die zu Fuß gehen und Fahrzeugen:** Wo möglich, trennen Sie Fußgänger- und Fahrzeugverkehr auf dem Betriebsgelände voneinander.

2.4 Anforderungen an das Fahrpersonal

Der Anspruch an die Fahrerinnen und Fahrer ist hoch. Sie müssen nicht nur sicher große Fahrzeuge im Verkehr führen, sondern auch auf die Bedürfnisse der Fahrgäste eingehen, das Ein- und Aussteigen koordinieren und oft mit Angehörigen kommunizieren. In der Personenbeförderung von Menschen mit Behinderungen tragen sie eine große Verantwortung.

Nicht akzeptabel ist eine Doppelfunktion: Wenn Fahrgäste während der Fahrt beaufsichtigt oder betreut werden müssen, ist eine Begleitperson erforderlich.

Qualifikationen und Anforderungen

Es liegt in der Verantwortung der Fahrdienstleitungen, geeignetes und qualifiziertes Personal für den Fahrdienst auszuwählen und sicherzustellen, dass es die erforderlichen Qualifikationen besitzt.

Die BGW empfiehlt, alle erforderlichen Qualifikationskriterien schriftlich in einem Anforderungsprofil oder einer Stellenbeschreibung festzuhalten. Hierin sind neben fachlichen auch soziale Kompetenzen, die das Fahrpersonal mitbringen sollte, darzustellen. Dieses Profil kann um eine Aufgabenbeschreibung ergänzt werden.

Anforderungen an die Qualifikation und auch erforderliche Qualifizierungsmaßnahmen ergeben sich aus der Arbeitsaufgabe und betreffen die Fahrenden und gegebenenfalls auch Begleitpersonen, die unterstützen.

Im Rahmen der Einarbeitung sollten mindestens folgende Themen vermittelt werden:

- Praktische Einweisung in Fahrzeug(e) und Zusatzeinrichtungen mit Probefahrten
- Einweisung in die Abläufe beim Ein- und Aussteigen sowie beim Fahren
- Praktische Einweisung in den Umgang mit Rückhaltesystemen und Rollstühlen (richtige Sicherung von Rollstuhlfahrgästen)
- Grundkenntnisse aus Medizin (Behinderungsbilder und mögliche Auswirkungen auf die Fahrsituation) und Ethik (wertschätzender Umgang, deeskalierendes Verhalten)
- Erste Hilfe (Grundausbildung sollte Einstellungsvoraussetzung sein, regelmäßige Fortbildung vereinbaren)
- Rückengerechte Arbeitsweise (zum Beispiel Hilfe beim Ein- und Aussteigen, Einsatz von Hilfsmitteln)

Um Fähigkeiten und Fertigkeiten zu erhalten, müssen die Einarbeitung und Ersteinweisung später durch regelmäßige Unterweisungen (siehe Kapitel 2.9) ergänzt werden. Grundvoraussetzung ist, dass Einweisende und Unterweisende über die erforderlichen Kenntnisse und Fähigkeiten verfügen und für die Aufgabe qualifiziert sind.

Die Gefährdungsbeurteilung, wie sie im Arbeitsschutzgesetz gefordert wird, sollte klar festhalten, welche Fähigkeiten und Qualifikationen ein Mitarbeiter oder eine Mitarbeiterin benötigt, um die Arbeitsaufgaben zu erfüllen. Zudem sollte sie aufzeigen, wie diese Fähigkeiten erworben und aufrechterhalten werden können. Dabei müssen Kriterien für die Qualifikation festgelegt werden, und es sollten Verfahren zur Überprüfung ihrer Wirksamkeit etabliert werden. Mehr zum Thema Gefährdungsbeurteilung finden Sie in Kapitel 3.

Körperliche und geistige Eignung des Fahrpersonals

Das Fahrpersonal muss nicht nur in der Lage sein, das Fahrzeug sicher zu führen. Es benötigt auch ein Grundverständnis für den Umgang mit Menschen mit Unterstützungsbedarf. Dabei sind Einfühlungsvermögen, Zuverlässigkeit und verantwortungsvolles Handeln essenziell.

Eine Aufgabe ist es, die Fahrgäste zu unterstützen (zum Beispiel beim Ein- und Aussteigen) und während der Fahrt auf ihre Bedürfnisse zu achten, ohne dabei die sichere Fahrzeugführung zu gefährden. Zudem sind körperliche Anforderungen zu erfüllen, darunter gutes Sehvermögen, Aufmerksamkeit und die Fähigkeit, schnell und sicher zu agieren.

Unser Tipp

Eine Möglichkeit, die körperliche Eignung des Fahrpersonals im Blick zu behalten, ist die Eignungsuntersuchung für Fahr-, Steuer- und Überwachungstätigkeiten (ehemals G25-Untersuchung). Dabei handelt es sich um keine Pflicht- oder Angebotsuntersuchung im Sinne der Verordnung zur arbeitsmedizinischen Vorsorge (ArbMedVV). Die Untersuchung dient vielmehr dazu, die Eignung einer oder eines Beschäftigten für bestimmte Tätigkeiten festzustellen und somit den Arbeits- und Gesundheitsschutz im Unternehmen zu erhöhen. Sie wird üblicherweise vom Betriebsarzt oder der Betriebsärztin durchgeführt.

Wenn Fahrten durchgeführt werden, für die eine Fahrerlaubnis zur Fahrgastbeförderung nötig ist (sogenannter P-Schein), wird der Eignungsnachweis über die verkehrsmedizinische Untersuchung zum Erwerb dieser Fahrerlaubnis erbracht (vergleiche § 48 in Verbindung mit § 11 der Fahrerlaubnisverordnung [FeV]).

Zudem sollten Sie regelmäßig die Führerscheine des Fahrpersonals einsehen, um sicherzugehen, dass eine gültige Fahrerlaubnis vorliegt. Und achten Sie darauf, dass Fahrende nicht unter Alkohol- und Drogeneinfluss stehen.

Gut zu wissen

Die körperliche und geistige Eignung des Fahrpersonals muss gewährleistet sein – dies fordert auch die BOKraft in § 3: Unternehmer und Unternehmerinnen in der Personenbeförderung können grundsätzlich „den Betrieb des Unternehmens nicht anordnen oder zulassen (...), wenn ihnen bekannt ist oder bekannt sein muss, dass Mitglieder des Fahr- oder Betriebspersonals nicht befähigt und geeignet sind, eine sichere und ordnungsgemäße Beförderung zu gewährleisten“.

Begleitpersonen

Niemand kann gleichzeitig das Fahrzeug führen und die Fahrgäste betreuen. Mindestens eine zweite Person ist erforderlich, wenn

- Fahrgäste während der Fahrt Betreuung benötigen,
- Fahrgäste im Rollstuhl in das oder aus dem Fahrzeug gefahren werden, insbesondere wenn eine Hebebühne zum Einsatz kommt,



- wenn das Fahrzeug verlassen wird, etwa bei der Begleitung eines Fahrgastes zur Haustür,
- von einem Fahrgast eine konkrete Gefahr ausgeht, beispielsweise aufgrund von aggressivem oder selbstgefährdendem Verhalten. In solchen Fällen sollte grundsätzlich überprüft werden, ob die Beförderung mit anderen Fahrgästen im Kleinbus überhaupt möglich ist. In diesen besonderen Fällen kann auch eine Einzelbeförderung notwendig sein, die gegebenenfalls beantragt und vom Kostenträger genehmigt werden muss.

Die Voraussetzungen für eine Beförderung und die Kriterien für besondere Verfahrensweisen oder gar eine Ablehnung einer Beförderung sollten im Rahmen einer Gefährdungsbeurteilung festgelegt werden.

2.5 Rund um die Fahrt

Fahrerinnen und Fahrer übernehmen eine verantwortungsvolle Aufgabe. Im Verkehrsgeschehen müssen sie kurzfristig reagieren und Entscheidungen treffen, ob und wie eine Fahrt durchgeführt wird. Pünktlichkeit ist wichtig, darf aber nicht auf Kosten der



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

Sicherheit gehen. Rund um die Fahrt sind folgende Punkte zu beachten:

- Das Fahrpersonal ist verantwortlich für den rechtskonformen Einsatz und die Nutzung der Rückhaltesysteme.
- Fahrten werden erst dann gestartet, wenn sich Fahrerinnen oder Fahrer davon überzeugt haben, dass alle Fahrgäste richtig gesichert sind.
- Bei Elektrorollstühlen wird der Zündschlüssel abgezogen oder die Elektronik ausgeschaltet.
- Die Person, die das Fahrzeug führt, sollte wissen, wer im Wagen sitzen darf: Eltern, die als Begleitpersonen mitfahren, benötigen gegebenenfalls die Genehmigung des Fahrdienstunternehmens.
- Ein Mobiltelefon darf während der Fahrt nur dann eingesetzt werden (etwa für die Navigation oder zum Telefonieren), wenn es sich in einer dafür vorgesehenen Haltevorrichtung befindet und die Freisprechanlage genutzt wird.
- Solange sich Fahrgäste im Fahrzeug befinden, muss das Fahrzeug beaufsichtigt werden. Beim Verlassen des Fahrersitzes muss der Motor ausgeschaltet, die Feststellbremse aktiviert und der Zündschlüssel abgezogen werden.
- Rückwärtsfahren sollte möglichst vermieden werden.
- Um das unbeabsichtigte Bewegen eines Rollstuhls zu vermeiden, ist die Rollstuhlsicherung erst unmittelbar vor dem Aussteigen oder Ausfahren des Fahrgastes zu lösen.
- Nur geschultes Personal darf die Hebebühne bedienen und beim Ein- und Aussteigen helfen.

Wichtig

Legen Sie die Abläufe der Beförderung von Fahrgästen organisatorisch fest und beschreiben Sie sie in einer Dienstanweisung.



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.

Ein- und Aussteigen sicher organisieren

Eine Tour besteht aus einer Abfolge von Haltepunkten, an denen Fahrgäste ein- und aussteigen. Nicht alle Ein- und Ausstiegsstellen sind ideal. Neben Pausenhöfen oder den Parkflächen an Werkstätten sind Parkstreifen oder -buchten am Straßenrand, Parklücken auf dem Seitenstreifen oder Hauseinfahrten typische Haltepunkte bei der Tür-zu-Tür-Beförderung.

Mögliche Gefahren an Haltepunkten werden im Alltag oft übersehen. Deshalb ist es wichtig, diese Haltepunkte hinsichtlich der Verkehrssicherheit aus Sicht des Fahrpersonals und der Fahrgäste zu bewerten.

2.6 Sehen und gesehen werden – auf die Lage kommt es an

Die sorgfältige Auswahl von Haltepunkten ist von entscheidender Bedeutung, um die Sicherheit und den Komfort der Fahrgäste zu gewährleisten und Konflikte mit anderen Verkehrsteilnehmern zu minimieren. Es genügt nicht, möglichst dicht an der Haustür des Fahrgastes einfach anzuhalten, womöglich noch in der zweiten Reihe.

Um das sichere Ein- und Aussteigen zu gewährleisten, sollten folgende Kriterien berücksichtigt werden:

Vorausschauende Planung: Die Auswahl der Haltepunkte sollte bereits im Voraus sorgfältig geplant werden, um Konflikte, insbesondere mit Menschen, die zu Fuß gehen, und Radfahrenden, zu vermeiden beziehungsweise auf ein Minimum zu reduzieren.

An- und Abfahrt: Parkstreifen oder Parkbuchten an stark befahrenen Straßen sind wichtig, um das sichere Ein- und Aussteigen zu ermöglichen und Konflikte mit dem fließenden Verkehr zu vermeiden. Es ist sicherzustellen, dass An- und Abfahrt ohne das Kreuzen der Gegenfahrbahn erfolgen können.

Nähe zu Fußgängerüberwegen: Wenn die Straße von den Fahrgästen überquert werden muss, ist ein Haltepunkt in der Nähe von Fußgängerampeln, Fußgängerüberwegen oder Mittelinseln geeignet.

Ausreichender Platz: Der Haltepunkt sollte genügend Raum bieten, um Fahrgästen ein sicheres Ein- und Aussteigen zu ermöglichen, ohne dass es zu Gedränge oder Unsicherheiten kommt. Der Halteplatz muss lang genug sein für das Fahrzeug und den Einsatz von Auffahrampen, Linear- oder Schwenkliften.

Vermeidung von Verkehrskonflikten: Der Halteplatz sollte so gewählt werden, dass keine doppelt genutzten Verkehrsräume entste-



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

hen. Dies bedeutet, dass das Halten an Stellen vermieden werden sollte, an denen es zu gefährlichen Situationen mit anderen Verkehrsteilnehmern kommen könnte. Ein konfliktfreier Zugang zu den seitlichen Türen muss gewährleistet sein, insbesondere, wenn Schwenk- oder Linearlifte verwendet werden.

Sichtbarkeit und Erkennbarkeit: Andere Verkehrsteilnehmende müssen das haltende Fahrzeug und den Vorgang des Ein- und Aussteigens klar und rechtzeitig erkennen können. Dies ist besonders wichtig auf stark befahrenen Straßen, um Gefährdungen zu vermeiden.

Standortauswahl: Haltepunkte sollten nicht unmittelbar hinter Kurven oder Erhebungen im Gelände liegen, da dies die Sichtbarkeit beeinträchtigen kann.

Ebener Standpunkt: Bei der Nutzung von Linearliften an Haltepunkten mit Gefälle besteht die Gefahr, dass Rollstühle nach hinten von der Plattform rollen und abstürzen. Auch ist sicherzustellen, dass Auffahrrampen und Hebebühnen problemlos auf den Boden abgesenkt werden können.

Respektierung von Fuß- und Radwegen: Das Halten auf Rad- oder Fußwegen sowie in gesperrten Bereichen ist zu vermeiden, da dies nicht nur potenziell gefährlich ist, sondern auch andere Verkehrsteilnehmende behindern kann.

Barrierefreie Erreichbarkeit: Haltepunkte und angrenzende Warteflächen sollten für alle Fahrgäste ganzjährig barrierefrei über Gehwege erreichbar sein. Dies stellt sicher, dass Fahrgäste Zugang haben und die Nutzung unter unterschiedlichen Witterungsbedingungen gefahrungsfrei ist.

Komfort und Sicherheit während der Wartezeit: Während der Wartezeit schätzen Rollstuhlnutzerinnen und -nutzer sowie ihre Begleitpersonen ausreichend Bewegungsraum. Daher sollte der Haltepunkt so gestaltet sein, dass genügend Platz für Rollstühle und Begleitpersonen vorhanden ist. Besonders in der Dämmerung und bei Dunkelheit sind beleuchtete Warteflächen und Haltepunkte angenehm und tragen zur Sicherheit bei. Bei Dunkelheit wird Kleidung mit Reflexstreifen oder Sicherheitswarnwesten empfohlen. Ein Standort, der Schutz vor Regen und Wind bietet, ist wünschenswert.

Unser Tipp

Orientieren Sie sich bei der Bewertung der Haltepunkte an den Schritten einer Gefährdungsbeurteilung (mehr dazu in Kapitel 5) und überprüfen Sie die Haltepunkte in einem festen Turnus.

Haltepunkte-Register

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. Ihre Mitwirkung kann dazu beitragen, sichere und gut zugängliche Haltepunkte zu schaffen.

2.7 Notfallsituationen und Erste Hilfe

Ein Notfallplan hilft Ihren Fahr- und Begleitpersonen, sich auf Notfälle vorzubereiten. Er legt fest, welche Handlungsspielräume sie haben und auf welche Unterstützung sie zurückgreifen können. Der Notfallplan enthält Informationen darüber, wer im Notfall benachrichtigt werden muss und welche Schritte unternommen werden sollten. Darüber hinaus sollte der Plan spezielle Maßnahmen für Fahrgäste mit Unterstützungsbedarf enthalten.

Auch Autopannen können eine Notfallsituation darstellen. Umsichtiges Verhalten kann in einer solchen Situation lebenswichtig sein.

Was ist bei einer Autopanne zu tun?

- Warnblinkanlage einschalten
- Fahrzeug aus dem Verkehrsfluss bringen
- Warnweste(n) 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 (ab 3,5 Tonnen vorgeschrieben) zwischen Fahrzeug und Warndreieck aufstellen
- Notruf wählen
- Erste Hilfe leisten

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

Nachdem die Unfallstelle gesichert wurde, ist die Fahrdienstleitung zu informieren. Die Fahrdienstleitung kann veranlassen, dass Schule, Werkstatt, Wohnheim oder Angehörige benachrichtigt werden.

Zudem müssen die nächsten Schritte abgestimmt werden. Dazu gehören Fragen wie:

- Kann die Panne vor Ort behoben werden?
- Wird ein Pannendienst benötigt, um das Fahrzeug zu reparieren?
- Muss das Fahrzeug abgeschleppt werden?
- Können das Fahrpersonal und die Fahrgäste an der Stelle warten, bis das Problem gelöst ist, oder muss eine Abholung organisiert werden?

Diese Entscheidungen sind verantwortungsvoll zu treffen. Sie sollten im Voraus geplant und im Notfallplan dokumentiert sein. Sie werden in Zusammenarbeit mit der Disposition abgewickelt und koordiniert.

Wichtig

Stellen Sie sicher, dass Sie eine Planung für Notfallsituationen und Erste-Hilfe-Maßnahmen haben und dass alle Fahrerinnen und Fahrer eine Erste-Hilfe-Ausbildung haben.

Hinweise zum Notruf

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

WER meldet?

Name, Standort, eventuell eigene Rufnummer zwecks Rückruf

WO ist es passiert?

Ort, Straße, Gebäude, eventuell besondere Hinweise

WAS ist passiert?

Geschehen, Vorkommnisse, ruhig Angaben machen

WIE VIELE Verletzte?

Genaue Angabe der Anzahl von Verletzten/ Art der Verletzung

WARTEN auf Rückfragen

Das Gespräch sollte nur vom Leitstellenpersonal beendet werden! Beenden Sie das Gespräch erst, wenn Sie dazu aufgefordert werden.

Nennen Sie unbedingt eine Rückrufnummer! Nur so kann bei Rückfragen Kontakt mit Ihnen aufgenommen werden, beispielsweise wenn der Einsatzort unklar ist.

Rufnummern

112: Feuerwehr und Rettungsdienst

110: Polizei

Erste-Hilfe-Material

In jedes Fahrzeug gehört ein Kfz-Verbandkasten (nach DIN 13164). Die Verbandkästen müssen regelmäßig überprüft und rechtzeitig aufgefüllt werden.

Weil Erste-Hilfe-Leistungen dokumentiert werden müssen, sollte im Verbandkasten ein Meldeblock für Erste-Hilfe-Maßnahmen liegen. Solche Verbandbücher können Sie kostenlos bei der BGW bestellen.

2.8 Fahrsicherheitstraining

Durch gezielte Fahrsicherheitstrainings kann das Fahrverhalten positiv beeinflusst werden. Professionelle Fahrtechniken und Notmanöver bereiten auf das Unerwartete vor. Die Teilnehmenden 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 in der Regel einen Tag. Auf einigen Übungsplätzen können auch Menschen mit Behinderungen trainieren.

Die BGW übernimmt einen Teil der Kosten für ein Fahrsicherheitstraining (Mobilitätstraining), wenn es den Richtlinien des Deutschen Verkehrssicherheitsrats e. V. entspricht. Weitere Informationen zum Mobilitätstraining finden Sie in Kapitel 6.1.



Verbandbücher können Sie kostenlos bei der BGW bestellen.

2.9 Unterweisung

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

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

Relevante Unterweisungsthemen identifizieren Sie am besten in der Gefährdungsbeurteilung. Hierin werden Unterweisungen als erforderliche Maßnahme festgeschrieben,

ihre Durchführung geplant und festgelegt, wie und wann die Wirksamkeit überprüft wird und wer dafür zuständig ist.

Unterweisungen sind regelmäßig und anlassbezogen durchzuführen.

Anlässe für Unterweisungen sind zum Beispiel:

- Beschaffung neuer Arbeitsmittel (Fahrzeuge, Einfahrhilfen, Rückhaltesysteme)
- Einarbeitung neuer Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter
- Änderung von Arbeitsabläufen (auch Tourenänderungen)
- Neue Fahrgäste mit möglicherweise unbekanntem Behinderungsbildern oder Rollstühlen
- Störfälle, Beinaheunfälle, Unfälle
- Beobachtetes Fehlverhalten

Nutzen und Vorteile einer Unterweisung



Unser Tipp

Der Ratgeber „Unterweisen im Betrieb“ gibt Tipps, wie Sie Unterweisungen unterhaltsam und überzeugend gestalten.

www.bgw-online.de/media/BGW04-07-004

Unterweisungshilfen finden Sie hier:
www.bgw-online.de/unterweisungen



3 Gefährdungsbeurteilung

3.1 Gefährdungen kennen und einschätzen

Ein Beispiel:

Freitagnachmittag, 15:00 Uhr

Vor dem Eingang der Werkstatt für Menschen mit Behinderungen ist großes Getümmel. Alle freuen sich auf das Wochenende und wollen schnell nach Hause. Die Busse der Fahrdienste stehen bereit.

Viele Beschäftigte kennen „ihre Busse“ und wissen, wo sie einsteigen müssen. Manche benötigen Hilfe beim Einsteigen, einige werden im Rollstuhl sitzend ins Fahrzeug geschoben.

Eine Gruppenleiterin der Werkstatt hat die Aufsicht über die Busse, kann jedoch nicht alles gleichzeitig überwachen. Dadurch entgeht ihr, dass eine junge Frau ihren Bus noch nicht gefunden hat und suchend hinter einem bereits besetzten Bus steht. Die ersten Fahrzeuge verlassen den Hof, und auch dieser Bus setzt sich in Bewegung. Um ihre Parklücke zu verlassen, muss die Fahrerin mit dem Fahrzeug zurücksetzen. Dabei übersieht sie die hinter dem Fahrzeug stehende junge Frau und erfasst sie.

Dieser Unfall wirft Fragen auf:

Warum konnte die Frau ihren Bus nicht finden, und hätte sie ihn überhaupt erkennen können?

Warum sind die Parklücken so eng, und warum stehen so viele Fahrzeuge gleichzeitig auf dem Hof?

Warum kreuzen sich Fußgänger-, Rollstuhl- und Fahrzeugverkehr?

Warum gibt es nur eine Aufsicht für so viele Menschen?

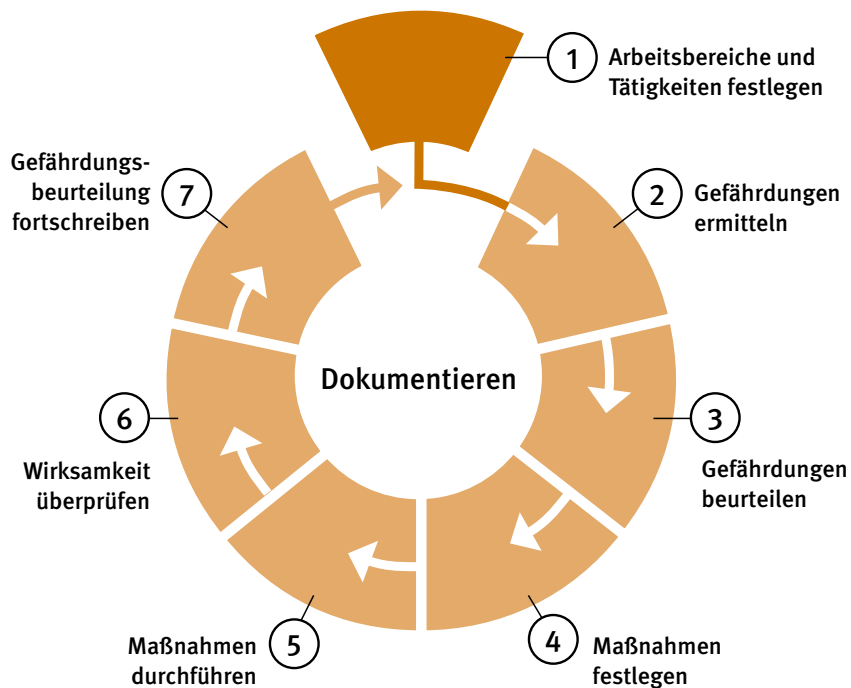
Dieser Unfall wäre vermeidbar gewesen. Eine systematische Gefährdungsbeurteilung hätte die Problematik der Abfahrtsituation und den damit verbundenen Handlungsbedarf aufdecken können (und müssen).

Die Gefährdungsbeurteilung ist eine Anforderung des Arbeitsschutzgesetzes und liegt in der Verantwortung der Unternehmerin oder des Unternehmers. Sie ist nicht nur eine gesetzliche Forderung, sondern vor

allem ein etabliertes Instrument zur Identifizierung und Bewertung von Gefährdungen und Belastungen durch die Arbeit. Damit kann festgestellt werden, ob und welche Maßnahmen ergriffen werden müssen, um die Sicherheit und Gesundheit der Beschäftigten zu schützen und zu erhalten.

Auch die Abläufe im Fahrdienst und bei der Beförderung von Menschen mit Behinderungen müssen genau bewertet werden. Mit einer systematischen Vorgehensweise können Gefährdungen und Belastungen für das Fahrpersonal und die Fahrgäste erkannt, bewertet und die notwendigen Schritte für mehr Sicherheit in die Wege geleitet werden. Im Prozess der Gefährdungsbeurteilung (siehe Abbildung auf der rechten Seite) werden

1. alle Arbeitsbereiche und Tätigkeiten strukturiert erfasst,
2. alle Gefährdungen ermittelt, die sich unter anderem ergeben können durch
 - die Arbeitsumgebung,
 - die Arbeitsmittel,
 - die Arbeitsaufgabe und
 - die Arbeitsabläufe sowie
 - die Beschäftigten und auch durch Mitwirkung Dritter,
3. die bestehenden Risiken in Bezug auf mögliche Gesundheitsschäden und deren Eintrittswahrscheinlichkeit beurteilt,
4. geeignete Maßnahmen festgelegt, mit denen Gefährdungen und Belastungen vermieden oder zumindest vermindert werden,
5. diese Maßnahmen durchgeführt,
6. diese Maßnahmen auf ihre Wirksamkeit überprüft.



7. Die Gefährdungsbeurteilung muss regelmäßig fortgeschrieben und dokumentiert werden.

Arbeitsbereiche im Fahrdienst können zum Beispiel sein:

- die Beförderung selbst
- die Fahrdienstorganisation/-verwaltung
- der Fuhrpark

Tätigkeiten/Arbeitsaufgaben können sein:

- Fahren
- Ein- und Aussteigen und die Unterstützung beim Ein- und Aussteigen
- Ein- und Ausfahren von Rollstühlen
- Sicherung von Rollstühlen und Fahrgästen im Fahrzeug
- Betreuungsaufgaben während der Fahrt, davor und danach
- Kommunikation mit Angehörigen

Arbeitsmittel sind zum Beispiel:

- Fahrzeug und Zusatzeinrichtungen
- Rampe, Hebebühne, Trittstufen, die bedient werden müssen
- Rückhaltesysteme
- Rollstühle sind Arbeitsmittel: Sie werden vom Fahrpersonal verwendet, indem sie mit dem darin sitzenden Fahrgast ins Fahrzeug gebracht und mit den Rückhaltesystemen zu einem Sitzplatz kombiniert werden.



Fahrzeuge, Einfahrhilfen und Rollstühle gelten als Arbeitsmittel.

Zur **Arbeitsumgebung** für die Fahrenden gehören zum Beispiel:

- Straßenverkehr
- Haltepunkte
- Gelände Voraussetzungen und die Organisation an den Abhol- und Zubringerstellen (siehe Beispiel oben)
- Raum- und Klimaverhältnisse im Fahrzeug

Gefährdungen durch **Beschäftigte** können sich ergeben aus:

- Unzureichender Qualifikation
- Fehlender Eignung (körperlich, geistig)
- Fehlender Zuverlässigkeit

Gefährdungen durch **Mitwirkung Dritter** können zum Beispiel auftreten durch:

- Fahrgäste
- Angehörige
- Unklare Schnittstellen beim Abholen oder Bringen
- Andere Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmer

Gefährdungen und Belastungen aufgrund dieser Faktoren können sowohl für die Fahrgäste als auch das Fahrpersonal entstehen. Deshalb sollten auch beide Personengruppen in der Gefährdungsbeurteilung berücksichtigt werden. Die Risiken können dabei durchaus unterschiedlich sein.

Um den Handlungsbedarf einschätzen zu können, müssen die Risiken beurteilt werden. Dabei kann eine Matrix helfen, die die Eintrittswahrscheinlichkeit eines Schadens und das Schadensausmaß berücksichtigt: Sofortiger Handlungsbedarf besteht im roten Bereich. Im gelben Bereich besteht dringender Handlungsbedarf. Im grünen Bereich ist die Gefährdung eher gering, kann aber für besonders schutzbedürftige Personengruppen (zum Beispiel Kinder und Jugendliche,

Menschen mit körperlichen oder geistigen Einschränkungen, werdende oder stillende Mütter) trotzdem Handlungsbedarf erfordern.

Wird Handlungsbedarf festgestellt, müssen die erforderlichen Maßnahmen abgeleitet werden.

3.2 Gefährdung vermeiden vor Risikominimierung

Zuerst stellt sich die Frage: Kann die Gefährdung ganz **vermieden** werden?

Wenn das möglich ist, dann ist das höchstmögliche Schutzniveau erreicht.

Im Hinblick auf das zu Beginn genannte Beispiel könnte eine intelligente Verkehrslenkung auf dem Betriebshof möglicherweise das Rückwärtsfahren von Fahrzeugen vollständig vermeiden. Dadurch wäre die Gefahr ausgeschlossen, dass Personen, die sich hinter einem Fahrzeug aufhalten, von diesem erfasst werden. Dennoch würden durch eine solche Maßnahme nicht alle möglichen Gefährdungssituationen beim Aufeinandertreffen von Fußgängern und Fahrzeugen vermieden. Die Gefährdung könnte durch technische und organisatorische Maßnahmen weiter vermindert werden. Eine Maßnahme könnte darin bestehen, Fußgänger und Rollstuhlnutzer durch Absperrungen vom Fahrweg fernzuhalten und den Ein- und Ausstieg am Fahrzeug durch Betreuungspersonal zu steuern und zu überwachen.

Eine andere Lösung könnte sein, die Anzahl der Personen im Gefahrenbereich durch zeitlich versetzte Ein- und Ausstiegszeiten zu reduzieren.

Es gibt sicherlich noch weitere Lösungen für dieses Problem. Diese können im Rahmen der

Eintrittswahrscheinlichkeit	Schadensausmaß				
	Keine gesundheitlichen Folgen	Bagatellfolgen Die Arbeit kann fortgesetzt werden	Mäßig schwere Folgen Arbeitsunfall ohne Dauerschaden	Schwere Folgen Irreparabler Dauerschaden möglich	Tödliche Folgen
Praktisch unmöglich	extrem gering	extrem gering	sehr gering	eher gering	mittel
Vorstellbar	extrem gering	sehr gering	eher gering	mittel	hoch
Durchaus möglich	sehr gering	eher gering	mittel	hoch	sehr hoch
Zu erwarten	sehr gering	mittel	hoch	sehr hoch	extrem hoch
Fast gewiss	sehr gering	mittel	sehr hoch	extrem hoch	extrem hoch

Risikomatrix für die Gefährdungsbeurteilung

Gefährdungsbeurteilung geprüft und ausgewählt werden. Hierbei sollten neben den Fahrzeugführenden auch andere Fachleute (zum Beispiel die Fachkraft für Arbeitssicherheit) beteiligt werden.

Die Verantwortung für die Durchführung der Maßnahmen verbleibt bei der Unternehmensleitung.

Es ist hilfreich, wenn die Schnittstellen beider Parteien – Fahrdienst und Einrichtung – in der Gefährdungsbeurteilung beider Parteien berücksichtigt werden.

Die **Dokumentation der Gefährdungsbeurteilung** dient gleichzeitig als Nachweis dafür, dass die Verantwortlichen im Fahrdienst

sich ihrer Verpflichtung bewusst sind und ihrer Fürsorgepflicht gegenüber den Beschäftigten und den Fahrgästen nachkommen.

Fortschreibung der Gefährdungsbeurteilung

Wenn sich Arbeitsabläufe ändern, neue Arbeitsmittel angeschafft werden oder neue Mitarbeitende im Fahrdienst tätig sind oder es andere Veränderungen gibt, die die Gefährdungssituation beeinflussen könnten, muss die Gefährdungsbeurteilung fortgeschrieben werden. Um solche Veränderungen im Blick zu behalten und schnell darauf reagieren zu können, ist es ratsam, die Gefährdungsbeurteilung regelmäßig zu überprüfen, damit sie auf aktuellem Stand ist.

4 Der Stand der Technik

4.1 Fahrzeuge und Zusatzeinrichtungen

Für die Beförderung von Menschen mit Behinderungen müssen geeignete Fahrzeuge zur Verfügung stehen.

Folgende Fragen sollten Sie sich vor der Beschaffung eines Fahrzeugs stellen:

- Wie viele Fahrgäste sollen gleichzeitig befördert werden können?
- 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 der Gehfähigkeit oder der Sinneswahrnehmung?
- Ist mit besonderen Ereignissen beim Ein- und Aussteigen oder während der Fahrt zu rechnen?

Die Antworten auf diese und gegebenenfalls weitere Fragen geben Aufschluss über die Anforderungen an das Fahrzeug.

Gut zu wissen

Beachten Sie, dass Fahrzeuge als Arbeitsmittel gelten und daher unter die Betriebssicherheitsverordnung (BetrSichV) fallen. Arbeitgeberinnen und Arbeitgeber müssen sicherstellen, dass die Fahrzeuge in einem verkehrs- und betriebssicheren Zustand gehalten werden. Zudem müssen sie neben der Verkehrssicherheit auch die Sicherheit der Beschäftigten sicherstellen.

DIN 75078 Teil 1 und 2 „Kraftfahrzeuge zur Beförderung mobilitätsbehinderter Personen (KMP)“

Diese Norm beschreibt Mindestanforderungen für Kraftfahrzeuge mit bis zu neun Sitzplätzen, die zur Beförderung von Menschen mit Mobilitätsbehinderungen geeignet sind. Sie bildet eine Grundlage für die Auswahl eines Fahrzeugs. Sie gilt nicht für Kraftomnibusse, für diese gibt es eine EU-Richtlinie.

Teil 1 dieser Norm beschreibt Anforderungen an die Fahrzeuge.

Teil 2 befasst sich mit Anforderungen an die Rückhaltesysteme für die Rollstuhlbeförderung.

In erster Linie richten sich beide Teile der DIN 75078 an Aufbauhersteller und Fahrzeugumbauer. Insbesondere Teil 2 betrifft außerdem Rollstuhlhersteller und Hersteller von Rückhaltesystemen.

Auch Einrichtungen, die Fahrdienste organisieren oder durchführen, können von dieser Norm profitieren. Etwa, um die benötigten Fahrzeuge im Pflichtenheft zu beschreiben, um Ausschreibungen oder Verträge mit Fahrdienstanibietern zu erstellen oder zu gestalten.

DIN 75078 Teil 1

Die DIN 75078 Teil 1 unterscheidet vier Fahrzeugkategorien (Typen A, B1, B2, C). Sie beschreibt allgemeine Anforderungen für alle vier Fahrzeugkategorien und spezielle Anforderungen, die in den einzelnen Kategorien zusätzlich erfüllt sein müssen.

Allgemeine Anforderungen für alle Kategorien

Die allgemeinen Anforderungen gelten für alle Fahrzeugkategorien gleichermaßen. Sie beschreiben unter anderem:

- die Klimatisierung im Fahrzeug
- die Gestaltung des Fahrgastraums (Fußböden, Sitze, Fenster, Türen)
- die Fahrzeuglackierung
- die Ausstattung mit Radio
- die Aufbewahrung der Rückhaltesysteme
- zusätzliche Warnblinkleuchten
- Prüfung, Betriebsanleitung und Kennzeichnung
- das Übereinstimmungszertifikat

Das Übereinstimmungszertifikat ist als erhebliche Verbesserung der Rechtssicherheit für die späteren Nutzenden anzusehen. Wenn ein Fahrzeug nach DIN 75078 Teil 1 und 2 bestellt wird, so muss der Aufbauhersteller oder der Umbauer durch ein Zertifikat bestätigen, dass er beim Umbau die Anforderungen der Norm für die gewünschte Fahrzeugkategorie beachtet hat und dass das Fahrzeug diese Anforderungen auch erfüllt.

Typ A: Kraftfahrzeuge mit höchstens neun zugelassenen Sitzplätzen inklusive Fahrersitz zur Beförderung mobilitätseingeschränkter Personen

Fahrzeuge vom Typ A sind für die Fahrgastbeförderung auf den Fahrzeugsitzen vorgesehen. Fahrgäste können weitgehend selbstständig ein- und aussteigen und die fahrzeugseitig vorhandenen Personenrückhaltesysteme (in der Regel Dreipunktgurte) nutzen.

Fahrzeuge der Kategorie A sind in der Regel normale Kleinbusse, die die allgemeinen Anforderungen der DIN 75078 Teil 1 erfüllen und darüber hinaus mit zusätzlichen Trit-

stufen und optisch deutlich wahrnehmbaren Haltestangen oder -griffen zum Einsteigen ausgerüstet sind.

Typ B1: Kraftfahrzeuge mit höchstens sieben zugelassenen Sitzplätzen inklusive Fahrersitz und Rollstuhlplatz zur Beförderung mobilitätseingeschränkter Personen und einer rollstuhlgebundenen Person (zum Beispiel Stadtlieferwagen mit Heckausschnitt)

Diese Kategorie beschreibt Pkw, die über einen Rollstuhlplatz verfügen. Auch für die Beförderung einer kleinen Gruppe ist ein Fahrzeug dieser Kategorie eine Option. Vor allem im Taxi- und Mietwagenbereich werden diese Fahrzeuge eingesetzt.

Diese Fahrzeuge müssen zusätzlich zu den allgemeinen Anforderungen über eine Rampe und eine entsprechend dimensionierte Tür oder Klappe am Heck verfügen. Der Rollstuhlplatz, in der Regel durch Heckausschnitt geschaffen, muss der Rampenbreite entsprechen und dem Fahrgast genügend Kopffreiheit bieten. Geeignete Rückhaltesysteme (nach DIN 75078 Teil 2) für Rollstuhl und Fahrgast müssen vorhanden sein. Für die Rückhaltesysteme muss es eine Aufbewahrungsmöglichkeit geben. Die genauen Anforderungen an diese Zusatzeinrichtungen werden in der Norm beschrieben.

Durch die relativ niedrige Bauweise („normaler“ Pkw) ist herstellerseitig für einen leichteren Einstieg bereits gesorgt. Deshalb gibt es beim Typ B1 keine speziellen Anforderungen an die Gestaltung des Einstiegs für gehfähige Menschen.

Typ B2:
Kraftfahrzeuge mit mehr als sieben zugelassenen Sitzplätzen inklusive Fahrersitz und Rollstuhlplatz zur Beförderung mobilitätseingeschränkter Personen und einer rollstuhlgebundenen Person (zum Beispiel Kleinbus mit oder ohne Heckausschnitt)

Hier sind Kleinbusse gemeint, die mit einem einzelnen Rollstuhlplatz ausgestattet sind.

Fahrzeuge dieses Typs müssen mit einer Einfahrhilfe ausgestattet sein. Je nach Ladekantenhöhe des Fahrzeugs kann eine Hebebühne oder – in Verbindung mit einer Heckabsenkung – eine Rampe eingesetzt werden.

Bei Fahrzeugen mit Heckausschnitt für den Rollstuhlplatz, kann ebenfalls eine Rampe als Einstiegshilfe genutzt werden. Die Breite des Heckausschnitts muss dann der Rampenbreite entsprechen.

Für den Rollstuhlplatz sind Rückhaltesysteme zur Sicherung des Rollstuhls und des Fahrgastes Pflicht. Die Norm definiert deren Ausführung (insbesondere im Teil 2 der Norm). Aufbewahrungsmöglichkeiten für alle mitgeführten Rückhaltesysteme müssen vorhanden sein.

Weitere Spezifikationen beziehen sich auf Einstiegshilfen für gehfähige Fahrgäste (Haltestangen, Trittstufen wie bei Typ A), auf die Innenhöhe (Kopffreiheit), die Gestaltung des Einfahrbereichs für den Rollstuhl und weitere Punkte.

Typ C:
Kraftfahrzeuge mit höchstens neun zugelassenen Sitzplätzen inklusive Fahrersitz und Rollstuhlplätzen zur Beförderung mobilitätseingeschränkter Personen und von zwei oder mehr rollstuhlgebundenen Personen

Fahrzeuge des Typs C ermöglichen große Flexibilität. In diesen Kleinbussen können sowohl Fahrgäste auf normalen Fahrzeugsitzen als auch – im Unterschied zu Fahrzeugen des Typs B2 – mehrere Fahrgäste in Rollstühlen befördert werden. Hierfür muss die entsprechende Anzahl markierter Rollstuhlplätze vorhanden sein. Sie sind mit geeigneten Rückhaltesystemen für Rollstuhl und Fahrgast auszustatten. Das Fahrpersonal muss sich im Fahrzeug aufrecht gehend bewegen können. Deshalb muss der Innenraum dieser Fahrzeuge höher sein als zum Beispiel bei Fahrzeugen der Typen A oder B2.

Zudem ist eine zusätzliche Innenraumbeleuchtung gefordert und es werden Anforderungen an die Rutschhemmung des Fahrzeugbodens und die Oberflächenbeschaffenheit des Innenraums gestellt.

Sonstige Anforderungen entsprechen denen des Typs B2.

Hinweis

Die Inhalte der DIN 75078 Teil 1 beziehen sich hauptsächlich auf die Anforderungen, die sich aus den besonderen Bedürfnissen für die Sicherheit der Fahrgäste ergeben. Um Fahrzeuge auch als Arbeitsmittel für das Fahrpersonal sicher zu gestalten, sind gegebenenfalls weitere Aspekte zu betrachten.

Zum Beispiel kann die Ausstattung von Fahrzeugen der Typen B2 oder C mit Einzelsitzen das Umsetzen eines Fahrgastes vom Rollstuhl auf den Fahrzeugsitz deutlich erleichtern oder überhaupt erst ermöglichen.

Heckseitige Einstiegsstufen können das Betreten des Fahrgastraums für das Fahrpersonal erleichtern und bergen weniger Gefahren.

4.2 Rollstühle als Fahrgastsitze

Der sicherste Platz für einen Fahrgast in einem Fahrzeug ist der reguläre Fahrzeugsitz. Ein Rollstuhl sollte nur dann als Sitz genutzt werden, wenn die betreffende Person nicht in der Lage ist, auf einem regulären Fahrzeugsitz Platz zu nehmen.

Rollstühle unterstützen Personen in ihrer Mobilität. Deshalb sind sie möglichst leicht und einfach gebaut und oft durch Polster oder Anbauten an die individuellen Bedürfnisse ihrer Nutzenden angepasst. Sollen Rollstühle als Fahrzeugsitze genutzt werden, müssen sie im Falle eines Unfalls hohe Kräfte aufnehmen können.

Rollstühle müssen seit 2009 deshalb auf Crashesicherheit geprüft werden. Dies ist in europäischen Normen für Elektrorollstühle (EN 12184) und muskelkraftbetriebene Rollstühle (EN 12183) festgelegt. Auf dem Typenschild des Rollstuhls ist eingetragen, ob dieser geprüft und für die Beförderung von Personen im Kraftfahrzeug vom Hersteller freigegeben wurde.

In den Herstellerunterlagen des Rollstuhls ist beschrieben, wie der Rollstuhl und der Fahrgast im Kraftfahrzeug zu sichern sind.

Rollstühle, die für die Nutzung als Sitz im Kraftfahrzeug vom Hersteller freigegeben und entsprechend gekennzeichnet wurden, können schon herstellerseitig mit Rückhaltesystemen nach DIN 75078 Teil 2 („Kraftknoten“) ausgestattet oder damit nachgerüstet werden (siehe Kapitel 4.4).

4.3 Rückhaltesysteme

Gemäß der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung (StVZO) müssen seit 2016 neu zugelassene Fahrzeuge, die für den Transport von Rollstühlen vorgesehen sind, über spezielle Rückhaltesysteme für Rollstühle und Insassen verfügen. Diese Rückhaltesysteme müssen entweder den Anforderungen der DIN 75078 Teil 2 oder der internationalen ISO-Norm 10542-1 entsprechen.

Die Sicherung von Rollstühlen im Kraftfahrzeug ist eine besondere Herausforderung, da Rollstühle in ihren Maßen und Ausführungen stark variieren können. Anders als herkömmliche Fahrzeugsitze, die bereits Teil des Konzepts zur passiven Sicherheit sind, sind Rollstühle beim Umbau des Kraftfahrzeugs zum „Kraftfahrzeug zur Beförderung mobilitätsbehinderter Personen (KMP)“ im Voraus nicht bekannt. Rollstühle können

Tipp für die Praxis

Sollen Rollstühle auch als Fahrzeugsitze verwendet werden, dann sollte dieser Zweck bereits in der ärztlichen Verordnung und bei der Bestellung aufgeführt werden. Gegebenenfalls muss begründet werden, warum ein Umsetzen nicht möglich ist.

Zum Beispiel könnte die ärztliche Verordnung folgendermaßen formuliert sein: „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. Für eine sichere Beförderung muss der Rollstuhl mit einem **zugelassenen Rückhaltesystem** (zum Beispiel Kraftknotensystem nach DIN 75078 Teil 2) ausgestattet sein.“

Damit wird veranlasst, dass der Kostenträger prüft, ob ein für die beantragende Person passender und zur Beförderung zugelassener Rollstuhl marktverfügbar ist. Auch ein konkreter Hinweis auf die Ausstattung mit zugelassenen Rückhaltesystemen ist wichtig.

die unterschiedlichsten Maße und Gestaltungsformen haben. Daher müssen die Rückhaltesysteme für Rollstühle so gestaltet sein, dass sie möglichst universell anwendbar sind und dennoch immer zuverlässig wirken.

Rückhaltesysteme für die Beförderung im Rollstuhl sitzender Fahrgäste bestehen aus **Rollstuhlrückhaltesystemen (RRS)** und **Insassenrückhaltesystemen (IRS)**. Die RRS dienen der Sicherung des Rollstuhls im Fahrzeug, während die im Fahrzeug sitzenden Personen durch IRS gesichert werden.

Beide Systeme (RRS und IRS) müssen zusammenwirken und dürfen sich in ihrer Wirksamkeit gegenseitig nicht einschränken. Der Kräfteverlauf beider Systeme muss aufeinander abgestimmt sein.

4.4 Kraftknotensysteme – Rückhaltesysteme nach DIN 75078 Teil 2

Die BGW empfiehlt Rückhaltesysteme nach DIN 75078 Teil 2, sogenannte Kraftknotensysteme. Die DIN 75078 Teil 2 beschreibt Anforderungen und Prüfbedingungen für diese Rückhaltesysteme. Diese beziehen sich auch auf das Fahrzeug und den Rollstuhl. Die DIN 75078 Teil 2 hat damit alle drei Teile des Gesamtsystems im Blick: das Kraftfahrzeug, den Rollstuhl und – über die Anforderungen an die Rückhaltesysteme – auch den Menschen.

Diese Sichtweise in der nationalen deutschen Norm ist im Vergleich zur internationalen Normung ein großes Plus und ein Alleinstellungsmerkmal.

Rückhaltesysteme nach DIN 75078 Teil 2 bestehen aus fahrzeugseitigen und rollstuhlseitigen Komponenten. Damit ist der Rollstuhl Teil des Gesamtsystems.

Für die hintere Abspannung werden Schwerlastretraktoren eingesetzt.

Fahrzeugseitige Komponenten des Rückhaltesystems

Diese bestehen aus geprüften Verankerungsmöglichkeiten im Boden des Fahrzeugs, die meist als Bodenschienen ausgeführt sind, und jeweils vier geprüften Gurtretraktoren für jeden Rollstuhlplatz.

Die Handlungshilfe „Richtig sichern mit dem Kraftknoten“ finden Sie in dieser Broschüre.

Damit wird die Sicherung des Rollstuhls durch gleichmäßiges und festes Abspannen der Gurte entsprechend der Art des Rollstuhls und seiner Position im Fahrzeug ermöglicht, wobei definierte Winkel und Abstände einzuhalten sind.

Für die **hintere** Abspannung, auf die besonders hohe Kräfte wirken, müssen sogenannte Schwerlastretraktoren verwendet werden. Diese Retraktoren sind mit einem Gewichtssymbol gekennzeichnet und tragen oft Bezeichnungen wie „Schwerlast“, „heavy duty“ oder „HD“.



Für die **vordere** Abspannung dürften zwar auch Gurtretractoren oder Gurte ohne Schwerlastkennzeichnung verwendet werden, dies ist aber nicht empfehlenswert. Denn durch die Mischung unterschiedlicher Systeme kann es sehr leicht zu Verwechslungen und zu Fehlbedienung kommen. Wir empfehlen deshalb, für die Rollstuhlsicherung immer einheitliche Systeme zu verwenden.

Zur Sicherung des Fahrgastes ist im Fahrzeug ein Schultersträgurgurt vorgeschrieben, der in Kombination mit einem zugelassenen Beckengurt am Rollstuhl das Drei-Punkt-Insassenrückhaltesystem bildet.

Der Schultersträgurgurt soll mittig über der Schulter verlaufen und einen möglichst großen Teil des Oberkörpers des Fahrgastes abdecken. Nur so kann der Oberkörper richtig zurückgehalten werden.

Hier spielt auch die richtige Position des Rollstuhls im Fahrzeug eine entscheidende Rolle. Der Rollstuhl ist möglichst nahe am oberen Verankerungspunkt des Schultersträgurgurts zu platzieren. Der Umlenkpunkt des Schultersträgurgurts liegt dann leicht oberhalb und dicht hinter der Schulter. Gemäß DIN 75078 Teil 2 wird die optimale Schulterposition im Fahrzeug durch ein Symbol oder einen Aufkleber gekennzeichnet.

Rollstuhlseitige Komponenten des Rückhaltesystems

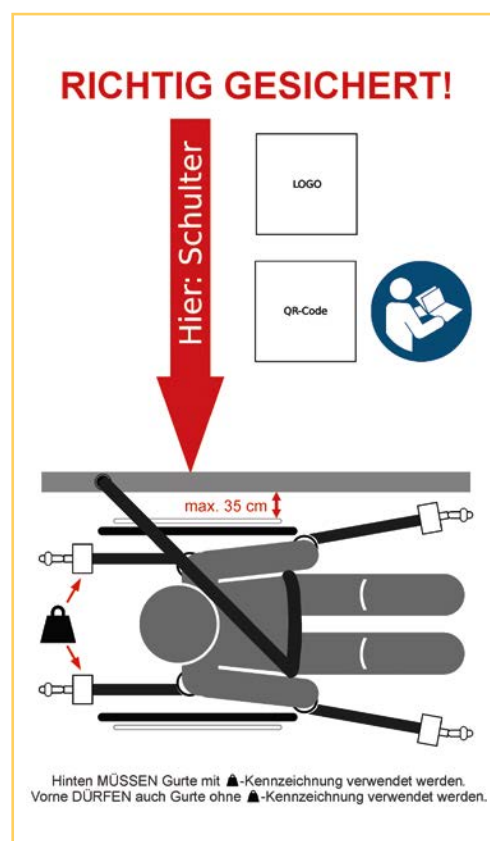
Der Rollstuhl muss

- mit einem als Insassenrückhaltesystem (IRS) geprüften und zugelassenen Beckengurt ausgestattet sein und
- über Vorrichtungen zur Befestigung des Rollstuhlrückhaltesystems (RRS) verfügen.

Umgesetzt wird dies mit dem sogenannten Kraftknotensystem.



Becken- und Schultersträgurgurt bilden das Drei-Punkt-Insassenrückhaltesystem.



Dieser Aufkleber markiert die korrekte Position des Rollstuhls im Fahrzeug und verdeutlicht die richtige Sicherung von Rollstuhl und Fahrgast mit Rollstuhl- und Insassenrückhaltesystem.

Bei den Kraftknoten handelt es sich um konstruktiv-ideale Punkte an einem Rollstuhl, über welche die Rückhaltekräfte des Insassenrückhaltesystems in das Rollstuhlrückhaltesystem weitergeleitet werden. Durch die Befestigung des Beckengurts an den hinteren Kraftknotenpunkten wird eine korrekte Gurtgeometrie sichergestellt. Der Beckengurt ist damit Bestandteil des Rollstuhls.

Einige Rollstuhlhersteller statten Rollstühle bereits ab Werk mit Kraftknotensystemen aus. Es besteht aber auch die Möglichkeit, Rollstühle, die für die Beförderung im Fahrzeug grundsätzlich freigegeben sind, mit Kraftknotenadaptern und integriertem Beckengurt nachzurüsten.

An den Kraftknotenbauteilen am Rollstuhl befinden sich auch die Befestigungspunkte für die Gurte des RRS.

Im Jahr 2015 wurden in die nationale DIN 75078 Teil 2 die strengeren internationalen Laborprüfbedingungen für Rückhaltesysteme übernommen.

Um diese anspruchsvolleren Prüfbedingungen zu erfüllen, werden die Befestigungspunkte für die Gurte des RRS am Kraftknoten seither als Ösen (und nicht wie bisher als Schlosszungen) ausgeführt. In diese Ösen können die Gurte mit Karabinerhaken eingehakt oder Schlaufengurte eingefädelt werden.

Achtung: Es gibt auf dem Markt auch Rollstuhlrückhaltesysteme mit offenen Haken. Sie sind nicht verboten, die BGW rät aber von ihrer Verwendung ab. Denn es besteht die Gefahr, dass sich die Haken bei einem Unfall bereits mit dem ersten Aufprall lösen. Ein Unfall besteht aber oft aus mehreren Kollisionen. Und nicht immer ist die erste auch die härteste. Beim zweiten oder dritten Aufprall wäre der Rollstuhl dann ungesichert.



Kraftknoten mit Öse für Rollstuhlsicherung und integriertem Beckengurt



Rollstuhlrückhaltesysteme

Da die Umstellung auf die neuen Standards einige Zeit in Anspruch nehmen wird, sind in der Praxis für einen gewissen Zeitraum sowohl Rollstühle mit Schlosszungen als auch solche mit Ösen zur Befestigung der Gurte zu finden.

Tipp für die Praxis

Rollstühle mit der „älteren“ Kraftknoten-technik mit Schlosszungen können mit „neuen“ Karabinerhaken-Gurten nicht optimal gesichert werden.

Der Fahrdienst sollte deshalb immer eine ausreichende Anzahl Schlaufengurte mitführen, die sowohl für beide Kraftknotenbauarten als auch bei Rollstühlen ohne Kraftknoten einsetzbar sind.

Beckengurt

Der als IRS zugelassene rollstuhlintegrierte Beckengurt ist an den hinteren Kraftknotenpunkten befestigt. Durch die Befestigung des Beckengurts am Kraftknoten wird der Rollstuhl selbst weniger belastet, weil Kräfte, die bei einem Unfall auftreten können, über die Kraftknoten gezielt abgeleitet werden. Die Beckengurtgeometrie ist somit konstruktiv vorgegeben. Der Beckengurt liegt direkt auf dem Becken auf – eine wirksame Maßnahme gegen den gefährlichen Submarining-Effekt.

Der Beckengurt kann bereits vor Fahrtantritt vom Fahrgast selbst oder seiner Betreuungsperson geschlossen werden.

Der Beckengurt am Kraftknoten verfügt über zusätzliche Gurtzungen, in die der Schulter-



Achtung:

Es gibt auf dem Markt auch Rollstuhlrückhaltesysteme mit offenen Haken. Sie sollten nicht verwendet werden.



Kraftknotenrollstuhl mit Öse



Achten Sie darauf, dass der Beckengurt direkt auf dem Becken aufliegt.



Kraftknotenrollstuhl mit Gurtschloss



Gurtzunge für Schulter-schräggurt

Der Beckengurt am Kraftknoten verfügt über zusätzliche Gurtzungen, in die der Schulter-schräggurt eingeklickt wird. Man erhält so ein Drei-Punkt-Insassenrückhaltesystem.

Vorteile des Kraftknotens

Rückhaltesysteme nach DIN 75078 Teil 2 bringen im Vergleich zu anderen Rückhaltesystemen Vorteile bei der Anwendung und besonders hinsichtlich der Sicherheit der Fahrgäste.

- Der Beckengurt des IRS kann bereits außerhalb des Fahrzeugs eingestellt und geschlossen werden.
- Der Schultersträggturt als Bestandteil des IRS wird einfach am Beckengurt eingeklickt. Es entfallen das umständliche Einfädeln des Gurts und das Befestigen des Schultersträggturts in Bodennähe. Die Handhabung ist ergonomischer.
- Eine Gurtlose am Schultersträggturt wird vermieden, weil der Gurt nicht über Rahmenteile des Rollstuhls oder über Armlehnen und Räder geführt werden muss. Damit erhöht sich die Schutzwirkung des Systems deutlich.
- Gleiches gilt für den Beckengurt. Die Beckengurtgeometrie ist optimiert, da der Beckengurt Bestandteil des Rollstuhls ist und dadurch ein möglichst steiler Beckengurtwinkel vorgegeben wird. Der gefährliche Submarining-Effekt kann dadurch vermieden werden.

Der Schultersträggturt wird beim „Kraftknoten-rollstuhl“ einfach am Beckengurt eingeklickt.



schräggturt eingeklickt wird. Man erhält so ein Drei-Punkt-Insassenrückhaltesystem.

4.5 Konventionelle Systeme – Sicherung nach ISO 7176-19

Die **Sicherung des Rollstuhls** selbst, insbesondere von Rollstühlen, die vom Hersteller

für die Beförderung freigegeben sind, erfolgt ähnlich wie bei der Sicherung nach DIN 75078 Teil 2, ist aber in der Praxis nicht ganz so einfach zu handhaben.

Vier Rollstuhlgurte werden an den speziell dafür gekennzeichneten Stellen am Rollstuhl befestigt. Das können entweder Ösen sein oder sehr stabile Rahmenteile. Man erkennt diese Stellen an der Kennzeichnung mit einem Karabinerhaken.

Die **Sicherung des Fahrgastes im Rollstuhl** erfolgt bei konventionellen Systemen mit einem separaten (rollstuhlunabhängigen) Beckengurt. Zudem muss der Schultersträggturt verwendet werden, der am Rollstuhlplatz im Fahrzeug vorhanden ist. Damit wird der Oberkörper gesichert und der sogenannte Klappmessereffekt verhindert.

Beide Gurtsysteme verfügen über Gurt-schlösser und werden zu den Retraktoren am Fahrzeugboden geführt, wo sie mit den Gurtzungen der Retraktoren der Rollstuhlgurte verbunden werden.

Achtung

Bei Ösen am Rollstuhl **ohne Karabinerhaken-Kennzeichnung** kann es sich auch um Verzurrpunkte für die Sicherung des unbesetzten Rollstuhls als Ladegut handeln. Diese sind nicht unbedingt geeignet für die Befestigung der Rollstuhlrückhaltesysteme.

Sind Rahmenteile gekennzeichnet, so ist die Kennzeichnung nicht immer eindeutig. Oft lässt sie Interpretationsspielraum zu. Hier empfiehlt es sich, in die Rollstuhlunterlagen zu schauen. Dort gibt es meistens bebilderte Anleitungen für die Sicherung.

Wie sicher dieses Rückhaltesystem funktioniert, hängt entscheidend davon ab, ob das Fahrpersonal die Gurte korrekt anlegen konnte. Bei vielen Rollstühlen ist es aufgrund von Anpassungen, Anbauten oder der Gestaltung der Sitzschalen schwierig, eine optimale Gurtgeometrie ohne Gurtlose zu erreichen. In ungünstigen Fällen kann der

Beckengurt leicht zum Bauchgurt werden, was den sogenannten Submarining-Effekt begünstigt.

Auch der Schultersträggurt kann hier zum Problem werden: Wenn dieser nicht zwischen Arm- und Rückenlehne hindurchgeführt werden kann, rutscht er möglicherweise nach oben und schützt den Oberkörper nicht ausreichend.

Dieses System hat also Grenzen. Um Bedienfehler weitgehend zu vermeiden, ist es entscheidend, die Betriebsanleitung des Rollstuhlherstellers genau zu kennen und das Fahrpersonal gut zu unterweisen.

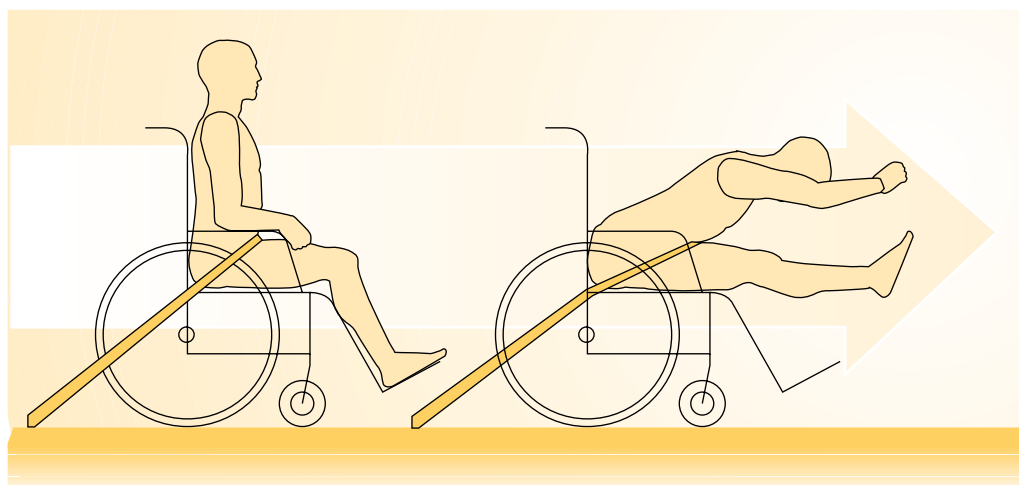
Schwere Rollstühle

Bei besonders schweren Rollstühlen (zum Beispiel bei vielen Elektrorollstühlen) verlangen einige Rollstuhlhersteller trotz des möglichen Einsatzes von Schwerlastretractoren ein Sechs-Punkt-Rückhaltesystem, bestehend aus vier Gurten hinten und zwei

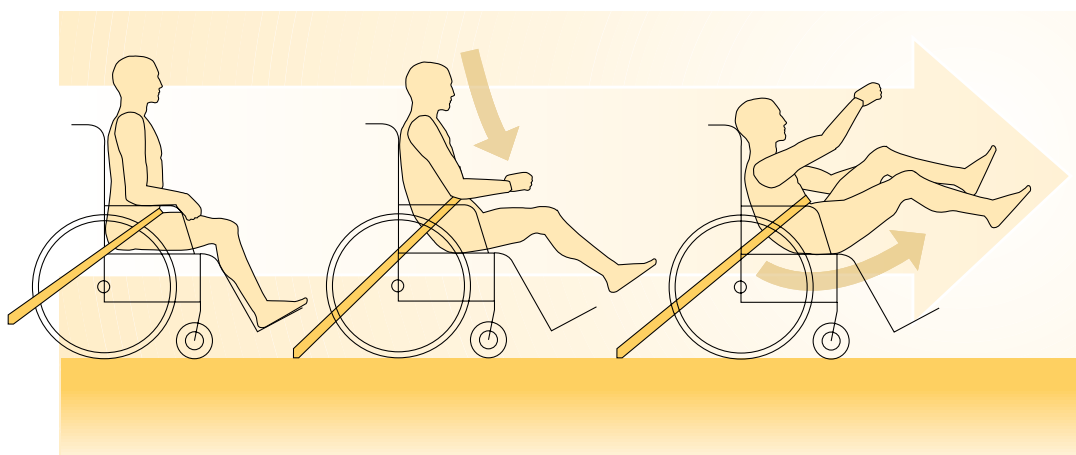


Sicherung mit einem konventionellen System

Klappmessereffekt: 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.



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



Gurten vorne. Bei schwereren Rollstühlen sollte der Fahrdienst deshalb die Herstellerunterlagen einsehen und gegebenenfalls mit einem Sechs-Punkt-System sichern.

4.6 Rückhaltesysteme für den Heckaufprall – Kopf-Rücken-Stützen

Die bisher beschriebenen Rückhaltesysteme wirken vorrangig beim Frontal- oder Seitenaufprall. Da bei Frontal- oder Seitencrashes mit der größten Schadensschwere gerechnet werden kann, ist die korrekte Rollstuhl- und Personensicherung entscheidend dafür, schwerste Unfallfolgen bis hin zu Todesfällen zu verhindern.

Bei Heckaufprällen sind die Verletzungen in der Regel weniger schwerwiegend. Hier besteht vordringlich das Risiko von Halswirbelsäulen-Schäden („Schleudertrauma“). In herkömmlichen Pkw schützen die Sitze und – bei korrekter Einstellung – die in den Sitz integrierten Kopfstützen vor solchen Gefahren. Diese sind Teil des Gesamtsicherheitskonzepts des Fahrzeugs und darauf ausgelegt, die Kräfte bei einem Heckaufprall aufzunehmen und in die Karosserie des Fahrzeugs abzuleiten.

Es gibt am Markt Kopfstützen, die auf den Rollstuhl aufgesteckt oder aufgeschraubt werden können. Bei diesen Kopfstützen handelt es sich nicht um Rückhaltesysteme, die im Kraftfahrzeug bei einem Unfall schützen, auch wenn sie von manchen Herstellern

für diesen Einsatzzweck angeboten werden. Die Kräfte, die bei einem Heckaufprall entstehen, können von diesen Kopfstützen kaum aufgenommen und abgeleitet werden.

Seit einigen Jahren gibt es technische Lösungen für fahrzeugseitige Rückhaltesysteme, die beim Heckaufprall schützen können. In der Regel handelt es sich um kombinierte Kopf-Rücken-Stützen, die auch die nicht sonderlich stabile Rückenlehne des Rollstuhls großflächig unterstützen. Einige dieser Systeme haben in Tests gute Ergebnisse gezeigt.

In Deutschland gibt es derzeit keine straßenverkehrsrechtlichen Vorschriften für Kopfstützen bei der Rollstuhlbeförderung.

In den einschlägigen Normen (zum Beispiel DIN 75078 Teil 1 und 2) sind diese Systeme noch nicht beschrieben. Auf internationaler Ebene wird an der Normung von Rückhaltesystemen für den Heckaufprall (zum Beispiel in Form von Kopf-Rücken-Stützen) gearbeitet.

4.7 Instandhaltung (Prüfung, Wartung, Instandsetzung)

Es ist entscheidend, dass Fahrzeuge und Zusatzeinrichtungen während ihrer gesamten Nutzungsdauer sicher und funktionsfähig bleiben. Dies wird durch die planmäßige Instandhaltung und die regelmäßigen Prüfungen sichergestellt.

Neben straßenverkehrsrechtlichen Vorschriften gibt es weitere Regelungen aus

Sicht der Arbeitssicherheit und des Gesundheitsschutzes der Beschäftigten. Welche Vorgaben der Gesetzgeber hierzu macht, erfahren Sie in Kapitel 5.

Um Prüfintervalle, Wartungszeiten und erforderliche Reparaturen im Auge zu behalten, empfehlen wir, ein Bestandsverzeichnis zu führen, in dem alle Fahrzeuge und Maschinen erfasst sind und die Wartungs- und Prüftermine verwaltet werden.

Der Zustand der Fahrzeuge wird maßgeblich vom Verhalten des Fahrpersonals beeinflusst. Es ist ratsam, klare Regeln für die Fahrzeugübergabe und Verfahren zur Behebung von Mängeln festzulegen. Das Thema Fahrzeugpflege und -übergabe lässt sich sehr gut in Unterweisungen thematisieren. Dies trägt zur Sicherheit bei und kann Reparaturkosten reduzieren und die Lebensdauer der Fahrzeuge verlängern.

Unser Tipp

Es ist wichtig, dass der Fahrzeugzustand vom Fahrpersonal regelmäßig kontrolliert und dokumentiert wird. Hierfür kann eine Checkliste hilfreich sein, die entsprechend den betrieblichen Erfordernissen erstellt ist. Sie finden ein Muster einer solchen Prüfliste beispielsweise im Anhang der Broschüre „**DGUV Grundsatz 314-002**“. Diese Prüfpunkte können abhängig vom Bedarf angepasst und durch die in den Bedienungsanleitungen der Fahrzeug- und Aufbauhersteller empfohlenen Prüfpunkte ergänzt werden.

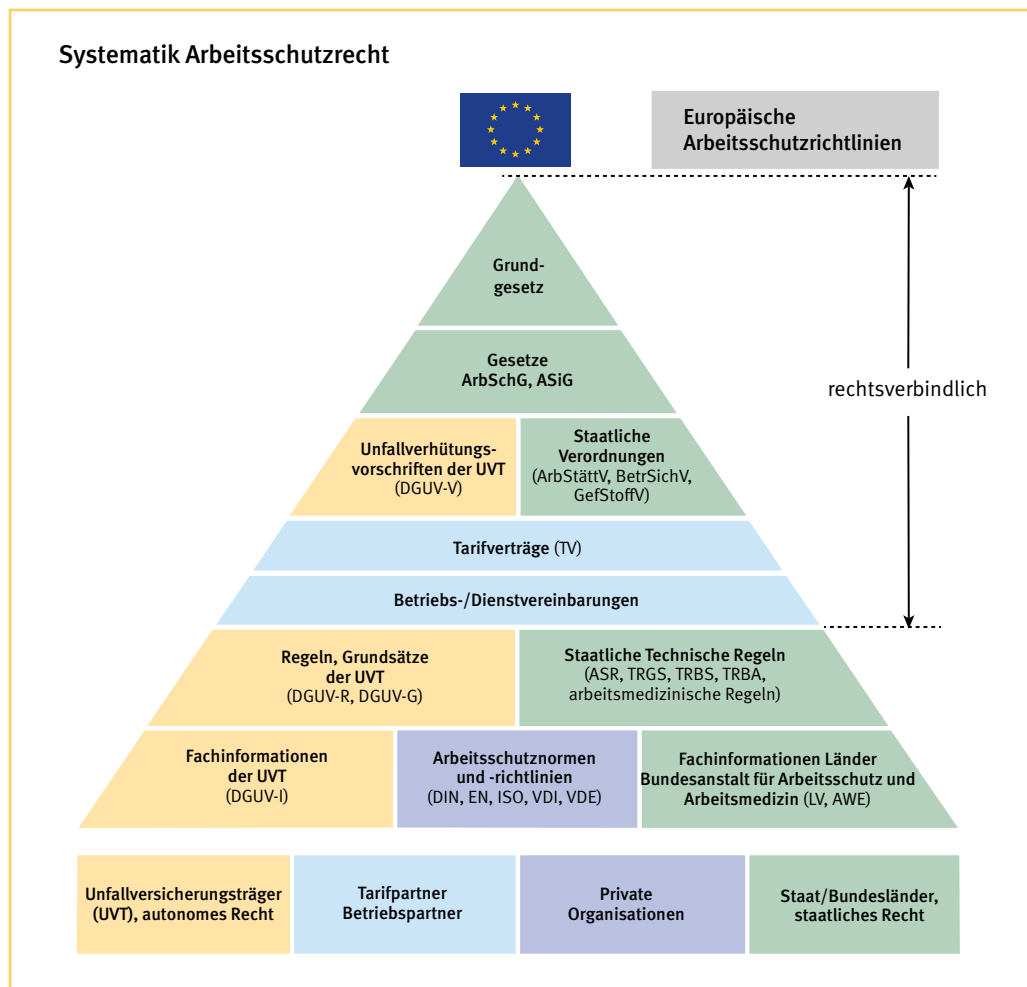
www.dguv.de

5 Der Fahrdienst – kein rechtsfreier Raum

In den vorherigen Kapiteln haben wir Ihnen praktische Hinweise und Tipps gegeben, um Ihren Fahrdienst sicherer zu organisieren. Viele dieser Empfehlungen basieren auf Rechtsgrundlagen, die Relevanz für die Beförderung von Menschen mit Behinderungen in Kraftfahrzeugen haben, insbesondere im Hinblick auf die Sicherheit des Fahrpersonals und der Passagiere. Im Folgenden finden Sie eine Zusammenstellung aller relevanten Rechtsgrundlagen und deren Bedeutung für den Fahrdienst.

Rechtsgrundlagen in Deutschland sind hierarchisch aufgebaut. Sie orientieren sich an Schutzziele, die in den Richtlinien der Europäischen Union formuliert werden. Sie müssen im Einklang mit dem Grundgesetz stehen.

- In Gesetzen werden grundlegende Anforderungen im jeweiligen Rechtsgebiet formuliert.
- Verordnungen und Unfallverhütungsvorschriften konkretisieren diese Anforderungen für einzelne Bereiche.



Überblick über Rechtssetzung in Deutschland

- In Regeln, Richtlinien, Grundsätzen wird Orientierung gegeben, wie die Anforderungen in der Praxis umgesetzt werden können.
- Informationen, Merkblätter, Normen usw. bieten ganz konkrete Umsetzungsvorschläge.

5.1 Rechtsverbindliche Vorschriften

Straßenverkehrsrecht und Personenbeförderungsrecht

§ 29 und Anlage VIII und VIIIa Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung und §§ 41, 42 Verordnung über den Betrieb von Kraftfahrzeugen in der Personenbeförderung (BOKraft)

Hauptuntersuchung

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.

§ 35a Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung

Seit 2016 sind dort Anforderungen an Rollstuhl- und Insassenrückhaltesysteme beschrieben (entweder nach ISO 10542-1 oder DIN 75078 Teil 2).

Das bedeutet:

Fahrzeuge, die nach 2016 gebaut wurden und in denen Fahrgäste im Rollstuhl sitzend befördert werden, müssen an den Rollstuhlplätzen mit jeweils vier geprüften Verankerungspunkten für die Rollstuhlsicherung und den zugehörigen Gurten des Rollstuhlrückhaltesystems sowie einem Schulterschräggurt für die Insassensicherung ausgestattet sein. Fahrzeuge, die nach 2016 gebaut wurden und nicht über diese Ausstattung verfügen, entsprechen nicht dem geltenden Straßenverkehrsrecht und dürfen

demzufolge nicht zugelassen und nicht betrieben werden.

§ 21a Straßenverkehrsordnung

Regelt seit 2016 die Anschnallpflicht für Rollstuhl und die Personen, die im Rollstuhl sitzen, wenn der Rollstuhlplatz mit Rückhaltesystemen ausgestattet ist.

Verantwortlich für die Umsetzung ist der Fahrzeugführer beziehungsweise die Fahrzeugführerin.

Verstöße gegen diese Rechtsvorschriften stellen Ordnungswidrigkeiten dar und können mit Bußgeldern sowohl gegen die Fahrzeughalterinnen und -halter als auch die die Fahrzeugführenden geahndet werden.

Arbeitsschutzrecht

Arbeitsschutzgesetz

§ 3 Grundpflichten des Arbeitgebers

Verpflichtet den Arbeitgeber/die Arbeitgeberin unter anderem dazu, Maßnahmen zur Verbesserung des Arbeits- und Gesundheitsschutzes für die Beschäftigten zu treffen und deren Wirksamkeit zu überprüfen. Der Arbeitgeber/die Arbeitgeberin muss für eine geeignete Organisation sorgen und die finanziellen Mittel für Schutzmaßnahmen bereitstellen.

§ 5 Beurteilung der Arbeitsbedingungen

Ist die Rechtsgrundlage für die Durchführung einer Gefährdungsbeurteilung.

Betriebssicherheitsverordnung

§ 10 Instandhaltung und Änderung von Arbeitsmitteln

Schreibt vor, dass der Arbeitgeber/die Arbeitgeberin Instandhaltungsmaßnahmen zu treffen hat, um Arbeitsmittel in einem sicheren Zustand zu halten. Die Herstellervorgaben müssen dabei beachtet werden.

§ 14 Prüfung von Arbeitsmitteln

Regelt die Prüfung von Arbeitsmitteln vor der Inbetriebnahme und die regelmäßig wiederkehrenden Prüfungen: Regelmäßige Prüfung technischer Arbeitsmittel (zum Beispiel Rampe, Hebebühne) auf Funktionsfähigkeit; mit Dokumentation der Prüfung (Prüffristen entsprechend den Herstellerangaben, Hebebühnen in der Regel einmal jährlich).

Vorschriften der Deutschen Gesetzlichen Unfallversicherung (DGUV)

DGUV Vorschrift 1 „Grundsätze der Prävention“

§ 2 Grundpflichten des Unternehmers

Verpflichtet den Unternehmer oder die Unternehmerin unter anderem dazu, Maßnahmen zur Verhütung von Arbeitsunfällen, Berufskrankheiten und arbeitsbedingten Gesundheitsgefahren sowie für eine wirksame Erste Hilfe zu treffen, und verweist dazu auf die staatlichen Arbeitsschutzvorschriften und weitere Unfallverhütungsvorschriften.

§ 3 Beurteilung der Arbeitsbedingungen, Dokumentation, Auskunftspflichten

verpflichtet den Unternehmer oder die Unternehmerin zur Gefährdungsbeurteilung, dem Ableiten von Maßnahmen und der Dokumentation der Gefährdungsbeurteilung.

DGUV Vorschrift 70 „Fahrzeuge“

§ 35 Fahrzeugführer

Verpflichtet den Unternehmer oder die Unternehmerin, nur Fahrpersonal einzusetzen, das mindestens 18 Jahre alt ist, das körperlich und geistig geeignet, zuverlässig und im Führen des Fahrzeugs unterwiesen und vom Unternehmen beauftragt ist.

§ 36 Zustandskontrolle, Mängel an Fahrzeugen

Verpflichtet den Fahrzeugführer oder die Fahrzeugführerin, vor der Arbeitsschicht zu prüfen, ob alle Betätigungs- und Sicherheitseinrichtungen funktionieren, und während der Arbeitsschicht zu beobachten, ob das Fahrzeug auffällige Mängel zeigt.

§ 56 Instandhaltung, Wartung

Regelt, dass Fahrzeuge nur entsprechend den Vorgaben des Herstellers instand gehalten und gewartet werden dürfen.

§ 57 Prüfung

Verpflichtet den Unternehmer oder die Unternehmerin, Fahrzeuge bei Bedarf, aber mindestens einmal jährlich durch eine sachkundige Person auf einen betriebssicheren Zustand überprüfen zu lassen.

Personenbeförderungsrecht

Personenbeförderungsgesetz und Freistellungsverordnung

Die Beförderung von Personen mit Kraftfahrzeugen kann in bestimmten Fällen nur dann zulässig sein, wenn dem Unternehmen (zum Beispiel Fahrdienst, WfbM, Wohnheim usw.), das diese Beförderungen durchführt, eine spezielle Genehmigung nach dem Personenbeförderungsgesetz erteilt wurde und der Fahrer oder die Fahrerin eine Fahrerlaubnis zur Fahrgastbeförderung (sogenannten P-Schein) hat.

Viele Beförderungen von Menschen mit Behinderungen sind jedoch nicht genehmigungspflichtig. In diesen Fällen benötigt der Fahrer oder die Fahrerin dann auch keine Fahrerlaubnis zur Fahrgastbeförderung.

Die Frage, ob eine Beförderung genehmigungspflichtig ist und der Fahrer oder die Fahrerin eine Fahrerlaubnis zur Fahrgastbeförderung haben muss, lässt sich nicht pauschal beantworten. Die Rechtslage ist komplex und

die Rechtsauslegung bundesweit nicht einheitlich.

Deshalb ist es empfehlenswert, sich zur Klärung dieser Frage an die für die Einrichtung zuständige Straßenverkehrsbehörde (in der Regel beim Landkreis angesiedelt) zu wenden.

5.2 Nicht alles ist verbindlich geregelt – Rechtsbedeutung von Normen

Im Unterschied zu rechtsverbindlichen Gesetzen und Verordnungen haben technische Normen zunächst nur Empfehlungscharakter. Grundsätzlich stehen sie jeder und jedem 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 Verträge 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 Anwen-

dung 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 europäisch harmonisierten Normen hergestellt und gekennzeichnet (CE-Kennzeichnung) und liegt eine sogenannte Konformitätserklärung vor, lässt das die Vermutung zu, dass die grundlegenden Sicherheits- und Gesundheitsanforderungen der (verbindlichen) europäischen Richtlinien erfüllt sind. Das Produkt darf in den Mitgliedsstaaten auf den Markt gebracht und in Betrieb genommen werden.

Auf nationale, 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.

6 Service

6.1 Angebote der BGW

Seminar: Sichere Beförderung von Menschen mit Behinderungen in Kraftfahrzeugen

Schwerpunkt des Seminars ist die sichere Beförderung von Menschen, die während der Fahrt in einem Rollstuhl im Fahrzeug sitzen. Es werden die theoretischen Grundkenntnisse vermittelt, um die Risiken einschätzen, den Handlungsbedarf ermitteln und die richtigen Maßnahmen treffen zu können.

Technische Anforderungen an Fahrzeuge, Zusatzausrüstungen und Rollstühle werden im Kontext geltender Rechtsvorschriften und relevanter Normen vorgestellt. Darüber hinaus befassen wir uns mit der Fahrdienstorganisation und dem Fuhrparkmanagement. Die Gefährdungsbeurteilung bildet hierfür den Rahmen.

Mehr Informationen sowie Termine finden Sie unter: www.bgw-online.de/seminare
Suche: VS6

Kompetent mobil: So gelingt Teilhabe

Ein Programm zur gezielten Förderung der Mobilität von Menschen mit Behinderungen

„Kompetent mobil“ will Menschen mit körperlichen, sensorischen, kognitiven und/oder psychischen Beeinträchtigungen in ihrer Mobilität fördern, damit sie beruflich wie privat selbstbestimmt unterwegs sein können.

„Kompetent mobil“ richtet sich an alle Fach- und Führungskräfte, die mit Menschen mit Handicap arbeiten und deren Mobilitätskompetenz steigern möchten. Hierzu zählen: Fachkräfte in Werkstätten für Menschen mit Behinderungen sowie in den Wohnbereichen der Behinderten- und Altenhilfe, thera-



peutische Fachkräfte in Kliniken und Rehabilitationseinrichtungen, Heilerziehungshelfer und -helferinnen und andere.

Die Zielgruppe der Menschen mit Behinderungen umfasst neben Rollstuhlfahrerinnen und -fahrern auch gehfähige, jedoch bewegungsbeeinträchtigte Personen oder Menschen mit sensorischen, kognitiven und/oder psychischen Beeinträchtigungen.

Im Rahmen von „Kompetent mobil“ werden zwei Seminare angeboten:

Kompetent mobil – so gelingt Teilhabe: Ein Einführungsseminar für Fach- und Führungskräfte zum Kennenlernen des Förderkonzepts. Das Seminar findet an verschiedenen Standorten statt, um kurze Anreisewege zu gewährleisten.



Kompetent mobil – Teilhabe im Unternehmen gezielt fördern: Ein innerbetriebliches Angebot für Einrichtungen, die „Kompetent mobil“ bereits kennen und sich für die Förderung von Mobilitätskompetenz einsetzen. Das Angebot wird von einem Trainerteam durchgeführt und auf die Bedarfe der Einrichtung abgestimmt.

Mehr zum Programm „Kompetent mobil“ und detaillierte Infos zu den Seminaren finden Sie hier:

www.bgw-online.de/kompetentmobil

Fahrrad- und Fußwegetraining für Menschen mit Behinderungen

„Gesund und sicher zu Fuß“ und „Gesund und sicher mit dem Rad“

In den Trainings stärken Menschen mit geistigen oder körperlichen Behinderungen ihre Mobilitätskompetenzen und ihr Selbstbewusstsein als Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmer. Sie basieren auf einem fundierten pädagogischen und therapeutischen Konzept – und machen Spaß. Lebendig und einfühlsam vermitteln die Trainer und Trainerinnen, wie man schwierigen Situationen im Straßenverkehr mit Vorsicht begegnet und Gefährdungen vermeidet.

Die Trainings werden von der BGW kostenfrei angeboten. Wie Sie die Trainings buchen können und weitere Informationen finden Sie unter:

www.bgw-online.de/fahrradundfusswegetraining

Rollstuhltraining – „sicher mobil“ im Rollstuhl

Gemeinsam mit dem Deutschen Rollstuhl-Sportverband (DRS) bietet die BGW Rollstuhlnutzerinnen und -nutzern sowie Personen, die sie beruflich oder ehrenamtlich begleiten, ein Mobilitätstraining an.

Einen Großteil der Kosten für das Training und die Materialien übernimmt die BGW. Der Betrieb zahlt einen Eigenanteil pro Training von 300 Euro. Mehr Informationen unter: www.bgw-online.de/rollstuhltraining

Sicher ankommen

Angebote, Aktionen, Handlungshilfen

Mobilität ist heute unverzichtbar. Doch wie lässt sich erreichen, dass alle Menschen in Zusammenhang mit ihrer Arbeit gesund und sicher unterwegs sein können?

Mit verschiedenen Angeboten und Aktionen unterstützt die BGW Betriebe und Beschäftigte dabei, Wegeunfälle zu vermeiden und Risiken im Verkehr zu minimieren.

Mehr zu den Angeboten und Aktionen finden Sie unter: www.bgw-online.de/sicherankommen

Mobilitätstraining

Die BGW bezuschusst Kosten für ein Mobilitätstraining bis zu einer Höhe von 75 Euro (inklusive Mehrwertsteuer) pro Person. Das gilt für viele Trainingsformate und Verkehrsmittel, egal ob Sie ein Fahrrad, Motorrad, Pedelec, E-Bike oder das Auto (auch Einsatzfahrzeuge) bevorzugen. Darüber hinaus fördern wir Trainings mit Fahrsimulatoren und betriebliche Mobilitätsaktionen.

Wie Sie ein Training buchen können, sehen Sie hier: www.bgw-online.de/fahrsicherheitstraining

Medien in Leichter Sprache

Die BGW hat viele Medien in Leichter Sprache, auch Hautschutzpläne und Hilfen für

Gesundheit bei der Arbeit. Menschen mit geistiger Behinderung können sich Informationen so eigenständig erschließen. Eine Übersicht finden Sie hier: www.bgw-online.de/leichte-sprache-medien

6.2 Weiterführende Literatur

DGUV Grundsatz 314-002

Kontrolle von Fahrzeugen durch Fahrpersonal
Download unter: www.dguv.de

DGUV Information 207-028

Neubauplanung, Modernisierung und Nutzungsänderung von Werkstätten für behinderte Menschen (WfbM)
Download unter: www.dguv.de

Anmerkung: Hier werden auch Hinweise für die Gestaltung des Werkstattumfelds gegeben (An- und Abfahrtsituation).

Handbuch Rollstuhlbeförderung bei Ausschreibungen – Der Wegweiser zur sicheren Vergabe

Erstellt im Auftrag der Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt)
Download unter: www.dguv.de

Rechtssichere Beförderung von Rollstuhlfahrerinnen und Rollstuhlfahrern

Positionspapier des Runden Tisches „Sichere Mobilität für Menschen mit Behinderung“
www.bgw-online.de/positionspapier-runder-tisch

Verordnung über den Betrieb von Kraftfahrunternehmen im Personenverkehr (BOKraft)

Download unter: www.gesetze-im-internet.de

Kontakt – Ihre BGW-Standorte und Kundenzentren

Berufsgenossenschaft für Gesundheitsdienst und Wohlfahrtspflege (BGW)

Hauptverwaltung
Pappelallee 33/35/37 · 22089 Hamburg
Tel.: +49 40 20207-0
Fax: +49 40 20207-2495
www.bgw-online.de

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



www.bgw-online.de/kontakt

Berlin · Spichernstraße 2–3 · 10777 Berlin

Bezirksstelle	Tel.: +49 30 89685-3701	Fax: -3799
Bezirksverwaltung	Tel.: +49 30 89685-0	Fax: -3625
schu.ber.z*	Tel.: +49 30 89685-3696	Fax: -3624

Bochum · Universitätsstraße 78 · 44789 Bochum

Bezirksstelle	Tel.: +49 234 3078-6401	Fax: -6419
Bezirksverwaltung	Tel.: +49 234 3078-0	Fax: -6249
schu.ber.z*	Tel.: +49 234 3078-0	Fax: -6379
studio78	Tel.: +49 234 3078-6478	Fax: -6399

Bochum · Gesundheitscampus-Süd 29 · 44789 Bochum

campus29	Tel.: +49 234 3078-6333	Fax: –
----------	-------------------------	--------

Delmenhorst · Fischstraße 31 · 27749 Delmenhorst

Bezirksstelle	Tel.: +49 4221 913-4241	Fax: -4239
Bezirksverwaltung	Tel.: +49 4221 913-0	Fax: -4225
schu.ber.z*	Tel.: +49 4221 913-4160	Fax: -4233

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

Bezirksverwaltung	Tel.: +49 351 8647-0	Fax: -5625
schu.ber.z*	Tel.: +49 351 8647-5701	Fax: -5711
Bezirksstelle	Tel.: +49 351 8647-5771	Fax: -5777
	Königsbrücker Landstraße 2 b · Haus 2 01109 Dresden	
BGW Akademie	Tel.: +49 351 28889-6110	Fax: -6140
	Königsbrücker Landstraße 4 b · Haus 8 01109 Dresden	

Hamburg · Schäferkampsallee 24 · 20357 Hamburg

Bezirksstelle	Tel.: +49 40 4125-2901	Fax: -2997
Bezirksverwaltung	Tel.: +49 40 4125-0	Fax: -2999
schu.ber.z*	Tel.: +49 40 7306-3461	Fax: -3403
	Bergedorfer Straße 10 · 21033 Hamburg	
BGW Akademie	Tel.: +49 40 20207-2890	Fax: -2895
	Pappelallee 33/35/37 · 22089 Hamburg	

Hannover · Anderter Straße 137 · 30559 Hannover

Außenstelle von Magdeburg
Bezirksstelle Tel.: +49 391 6090-7930 Fax: -7939

Karlsruhe · Philipp-Reis-Straße 3 · 76137 Karlsruhe

Bezirksstelle	Tel.: +49 721 9720-5555	Fax: -5576
Bezirksverwaltung	Tel.: +49 721 9720-0	Fax: -5573
schu.ber.z*	Tel.: +49 721 9720-5527	Fax: -5577

Köln · Bonner Straße 337 · 50968 Köln

Bezirksstelle	Tel.: +49 221 3772-5356	Fax: -5359
Bezirksverwaltung	Tel.: +49 221 3772-0	Fax: -5101
schu.ber.z*	Tel.: +49 221 3772-5300	Fax: -5115

Magdeburg · Keplerstraße 12 · 39104 Magdeburg

Bezirksstelle	Tel.: +49 391 6090-7920	Fax: -7922
Bezirksverwaltung	Tel.: +49 391 6090-5	Fax: -7825

Mainz · Göttelmannstraße 3 · 55130 Mainz

Bezirksstelle	Tel.: +49 6131 808-3902	Fax: -3997
Bezirksverwaltung	Tel.: +49 6131 808-0	Fax: -3998
schu.ber.z*	Tel.: +49 6131 808-3977	Fax: -3992

München · Helmholtzstraße 2 · 80636 München

Bezirksstelle	Tel.: +49 89 35096-4600	Fax: -4628
Bezirksverwaltung	Tel.: +49 89 35096-0	Fax: -4686
schu.ber.z*	Tel.: +49 89 35096-0	

Würzburg · Röntgenring 2 · 97070 Würzburg

Bezirksstelle	Tel.: +49 931 3575-5951	Fax: -5924
Bezirksverwaltung	Tel.: +49 931 3575-0	Fax: -5825
schu.ber.z*	Tel.: +49 931 3575-5855	Fax: -5994

*schu.ber.z = Schulungs- und Beratungszentrum

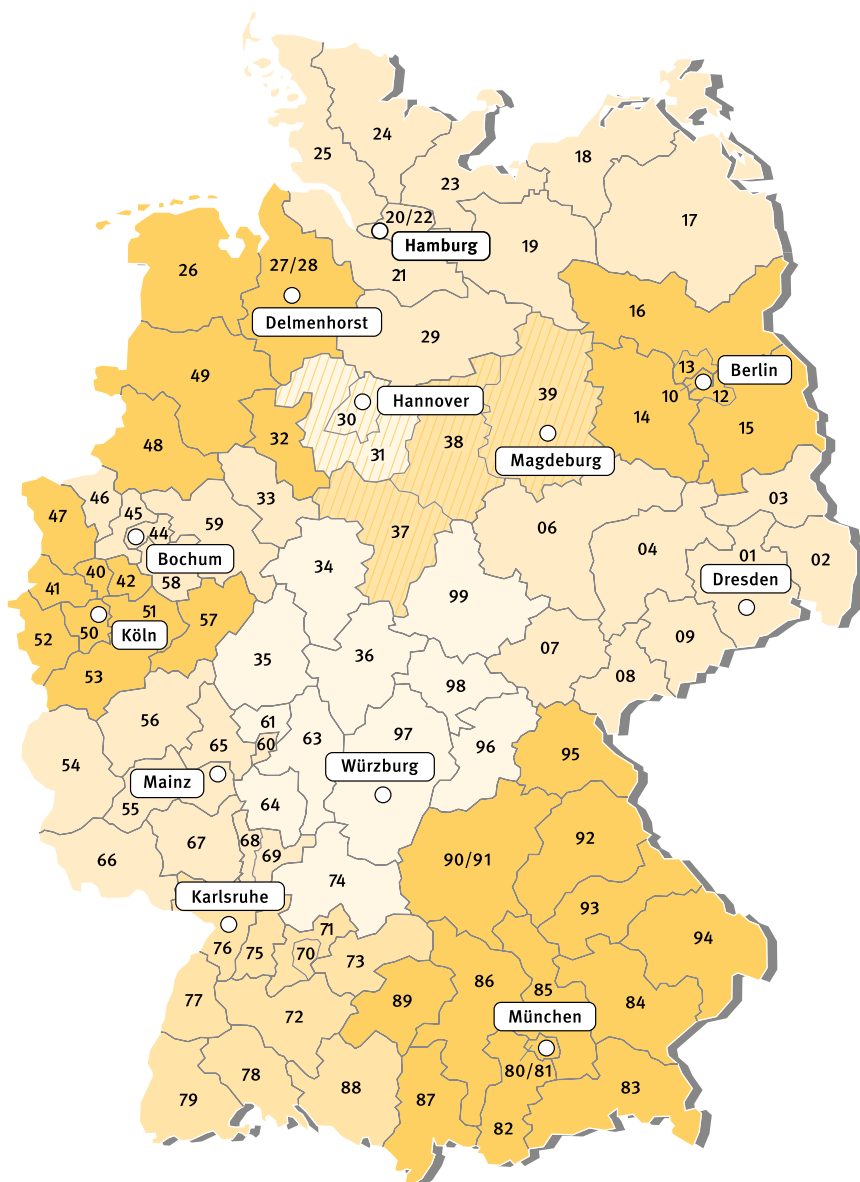
So finden Sie Ihr zuständiges Kundenzentrum

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 dazugehörenden 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

Versicherungs- und Beitragsfragen

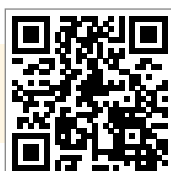
Tel.: +49 40 20207-1190

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

Unsere Servicezeiten finden Sie unter:



www.bgw-online.de/beitraege



BGW-Medien

Tel.: +49 40 20207-4846

E-Mail: medienangebote@bgw-online.de

Das umfangreiche Angebot finden Sie online in unserem Medien-Center.



www.bgw-online.de/medien



BGW-Beratungsangebote

Tel.: +49 40 20207-4862

Fax: +49 40 20207-4853

E-Mail: gesundheitsmanagement@bgw-online.de

