
Handbuch Rollstuhlbeförderung bei Ausschreibungen

Berichte der Bundesanstalt
für Straßenwesen
Fahrzeugtechnik Heft F 155

Handbuch Rollstuhlbeförderung bei Ausschreibungen

von

Dirk Boenke

Studiengesellschaft für Tunnel und Verkehrsanlagen STUVA e. V., Köln

Jan Deuster

CBH Rechtsanwälte, Cornelius Bartenbach Haesemann & Partner,
Partnerschaft von Rechtsanwälten mbB, Köln

Berichte der Bundesanstalt
für Straßenwesen
Fahrzeugtechnik Heft F 155

Die Bundesanstalt für Straßenwesen veröffentlicht ihre Arbeits- und Forschungsergebnisse in der Schriftenreihe Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen. Die Reihe besteht aus folgenden Unterreihen:

A - Allgemeines
B - Brücken- und Ingenieurbau
F - Fahrzeugtechnik
M - Mensch und Sicherheit
S - Straßenbau
V - Verkehrstechnik

Es wird darauf hingewiesen, dass die unter dem Namen der Verfasser veröffentlichten Berichte nicht in jedem Fall die Ansicht des Herausgebers wiedergeben.

Nachdruck und photomechanische Wiedergabe, auch auszugsweise, nur mit Genehmigung der Bundesanstalt für Straßenwesen, Stabsstelle Presse und Kommunikation.

Die Hefte der Schriftenreihe Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen können direkt bei der Carl Ed. Schünemann KG, Zweite Schlachtpforte 7, D-28195 Bremen, Telefon: (04 21) 3 69 03 - 53, bezogen werden.

Seit 2015 stehen die Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) als kostenfreier Download im elektronischen BASt-Archiv ELBA zur Verfügung.
<https://bast.opus.hbz-nrw.de>

Impressum

Bericht zum Forschungsprojekt 82.0717
Handbuch Rollstuhlbeförderung bei Ausschreibungen

In Kooperation mit dem:
Landschaftsverband Rheinland (LVR), Kennedy-Ufer 2, 50679 Köln



Fachbetreuung:
Daniel Huster

Referat:
Passive Fahrzeugsicherheit, Biomechanik

Herausgeber:
Bundesanstalt für Straßenwesen
Brüderstraße 53, D-51427 Bergisch Gladbach
Telefon: (0 22 04) 43 - 0

Redaktion:
Stabsstelle Presse und Kommunikation

Gestaltungskonzept:
MedienMélange:Kommunikation

Druck und Verlag:
Fachverlag NW in der Carl Ed. Schünemann KG
Zweite Schlachtpforte 7, D-28195 Bremen
Telefon: (04 21) 3 69 03 - 53 | Telefax: (04 21) 3 69 03 - 48
www.schuenemann-verlag.de

ISSN 0943-9307 | ISBN 978-3-95606-788-4 | <https://doi.org/10.60850/bericht-f155>

Bergisch Gladbach, Juli 2024

Kurzfassung – Abstract

Handbuch Rollstuhlbeförderung bei Ausschreibungen

Menschen im Rollstuhl werden aus unterschiedlichen Gründen durch einen Dienstleister mit Fahrzeugen befördert, die hinsichtlich ihrer Zugänglichkeit und der Sicherheit auf die spezifischen Anforderungen der Zielgruppe eingerichtet sind. Dazu gehört beispielsweise, dass die Person im Rollstuhl mit dem Rollstuhl gesichert werden muss, wenn Rollstuhlnutzende ihren Rollstuhl nicht verlassen und sich auf einen regulären Fahrzeugsitz umsetzen können.

Eine derartige Beförderungsleistung muss von Einrichtungen, die die Eigenschaft eines öffentlichen Auftraggebers im Sinne des § 99 Nr. 2 GWB erfüllen, ausgeschrieben werden. Als Auftraggeber von Beförderungsleistungen für Menschen mit Behinderungen kommen grundsätzlich alle Einrichtungen in Betracht, deren Auftrag die Betreuung dieser Personenkreise ist und die aus öffentlichen Mitteln finanziert werden.

Aber auch für private Dienstleister, für welche die Vorgaben für eine Ausschreibung nicht greifen, kann eine Ausschreibung der Leistungen sinnvoll sein, um Qualitätskriterien für die Dienstleistung zu definieren und verschiedene Anbietende bewerten zu können.

Um eine optimale Ausschreibung für Fahrdienstleistungen zur Rollstuhlbeförderung formulieren und die angebotene Leistung bei der Vergabe bewerten zu können, ist neben den Kenntnissen im Vergaberecht ein solides Grundwissen über rechtliche, technische und organisatorische Zusammenhänge erforderlich. Erst mit einem ausreichenden Hintergrundwissen ist es ausschreibenden Stellen möglich, eine für ihre Zwecke geeignete Fahrdienstleistung für die Rollstuhlbeförderung auszuschreiben und potenzielle Auftragnehmer hinsichtlich ihrer Eignung und angebotenen Leistung sachlich zu bewerten.

Der folgende Bericht stellt einen Überblick über die verbindlichen rechtlichen, technischen und organisatorischen Zusammenhänge ausführlich dar und gibt darüber hinaus Empfehlungen, an welchen Stellen weitergehende Anforderungen an die Qualität der Dienstleistung zweckmäßig sind. Anschließend wird ausführlich beschrieben, welche formalen und inhaltlichen Aspekte im Rahmen der Ausschreibung und Vergabe sowie der Vertragsgestaltung zu berücksichtigen sind. Abschließend werden Hinweise auf weitergehende Informationsangebote gegeben.

Die Kernpunkte der in diesem Bericht zusammengetragenen Erkenntnisse und Empfehlungen wurden anschließend in eine Broschüre „Handbuch Rollstuhlbeförderung bei Ausschreibungen“ überführt. Mit der Broschüre soll Interessierten ein kompakter und leicht verständlicher Leitfaden zum Thema bereitgestellt werden. Das Handbuch soll die wesentlichen Schritte und Informationen für die Ausschreibung und Vergabe von Beförderungsleistungen für Rollstuhlnutzende darstellen und aufführen, wo entsprechende Informationen gefunden werden können.

Handbook on wheelchair transport in tenders

For various reasons, wheelchair users are transported by a service provider using vehicles that are set up to meet the specific requirements of the target group in terms of accessibility and safety. This includes, for example, the need to secure the person in the wheelchair with a wheelchair tiedown and occupant-restraint system, if wheelchair users cannot leave their wheelchair and transfer to a regular vehicle seat.

Such a transport service must be put out to tender by institutions that fulfil the quality of a contracting authority within the framework of legal regulations. In principle, all institutions whose mandate is the care of this group of persons and which are financed from public funds can be considered as contracting authorities for transport services for persons with disabilities.

But also for private service providers, for whom the requirements for a tender do not apply, a tender for the services can make sense in order to define quality criteria for the service and to be able to evaluate different providers.

In order to be able to formulate an optimal tender for wheelchair transport services and to evaluate the offered service when awarding the contract, a solid basic knowledge of legal, technical and organisational contexts is required in addition to knowledge of public procurement law. Only with sufficient background knowledge it is possible for tendering bodies to tender for a wheelchair transport service that is suitable for their purposes and to objectively evaluate potential contractors with regard to their suitability and the service offered.

The following report presents an overview of the binding legal, technical and organisational contexts in detail and also makes recommendations as to where further requirements for the quality of the service are appropriate. This is followed by a detailed description of the formal and substantive aspects to be taken into account in the context of tendering and awarding as well as in the drafting of contracts. Finally, references to further information services are given.

The key points of the findings and recommendations compiled in this report were then translated into a brochure entitled "Handbook on Wheelchair Transport in Tenders". The brochure is intended to provide interested parties with a compact and easy-to-understand guide on the topic. The handbook is intended to present the essential steps and information for tendering and awarding transport services for wheelchair users and to list where relevant information can be found.

Summary

Handbook on wheelchair transport in tenders

Task and objective

Mobility is an important part of participation in society for people with disabilities. People with mobility impairments are often dependent on aids, e. g. a wheelchair, in order to be mobile. Sometimes the wheelchair with a person sitting in it has to be transported in a vehicle. Public transport cannot always be used for this purpose. In these cases, wheelchair transport is provided by service providers.

Such a service must be put out to tender by all those who fulfil the characteristics of a contracting authority within the meaning of §§ 98 ff. of the Act on Restraints of Competition (GWB), at least if the relevant threshold value is exceeded. But also for private service providers, for which the requirements for tendering do not apply, a tender can be useful in order to define quality criteria for the service provider and to be able to evaluate different providers. In order to be able to formulate an optimal tender for wheelchair transport services and to evaluate the service offered, a solid basic knowledge of legal, technical and organisational contexts is required.

As a general rule, it is recommended that a wheelchair user transfers from the wheelchair to a regular vehicle seat and uses the restraint systems provided when travelling in a class M1 motor vehicle (passenger car). In many cases, wheelchair users are unable to leave their wheelchair and transfer for medical reasons. In this case, transport in a seated position in the wheelchair is necessary. The wheelchair then takes over the function of a vehicle seat in the passenger car.

In this case, there are special legal requirements for the equipment of the vehicle, performance requirements for the wheelchair, requirements for the wheelchair tiedown and occupant-restraint systems as well as for the driving personnel. In addition, a good organisation of the transport service is important for a smooth and safe transport process.

In addition to the knowledge of legal, technical and organisational aspects in connection with the tendering of a transport service, the award procedure itself can also be a hurdle or make it difficult to find the result because the formal requirements of the procedure or alternative strategies for tendering are unknown.

In larger institutions for people with disabilities, there is usually specialised staff available to take care of tendering and contracting or to coordinate the transport service and to handle and monitor the technical and organisational aspects of the transport service. However, especially for smaller institutions it can be a hurdle to acquire the legal and technical basics that are necessary for a quality tendering and awarding of transport services for wheelchair users. Quality control of the services ordered is also difficult or not adequately possible without specialist background knowledge. Up to now, there has been no practical, compact and easy-to-understand guideline to support bodies that tender for wheelchair transport services in the awarding process.

The aim of the research project was to develop a compact, clear and easy-to-understand

guide “Hand-book on Wheelchair Transport in Tenders” in German language to close this gap. The focus of the handbook is on the presentation of all aspects relevant to the procurement of a corresponding service – law, technology, organisation as well as tendering and awarding. With the help of the handbook, users should be able to inform themselves about these core aspects of safe wheelchair transport and to take the essential aspects into account when tendering and awarding the service. In addition, contracting authorities should be able to evaluate the bidders in terms of suitability and performance in order to obtain a transport service that is optimally suited to the respective requirements.

Methodical approach

At the beginning of the project, a comprehensive basic analysis (desktop research) was first carried out in order to be able to clearly describe requirements for the following sub-areas:

- Legal framework regarding the vehicles including their equipment, the wheelchairs, the driving personnel, the driving service (operation) as well as in connection with tendering and awarding the service,
- technical requirements and technical implementation of wheelchair transport for wheelchair users in a seated position,
- more extensive requirements for the staff as well as
- organisational aspects for the implementation of the driving service.

Furthermore, current and target-oriented case law was taken into account in connection with the tendering and awarding of the service.

As the handbook was to be kept compact and clear, sources that were considered particularly relevant for further information were compiled in a list as part of the basic analysis. These sources for knowledge transfer and further training include, for example, training offers that were included in the list.

In addition to this desktop research, expert discussions were held with different actors (focus on technology and driving service) in order to conduct an exchange of experiences with practical relevance. Best practice solutions and sticking points (problems) in the tendering, awarding, organisation and

technical implementation of wheelchair transport should thus be clearly identified. The aim of the discussions was to ensure that the solutions presented in the manual specifically address the concerns of users in practice and to strengthen the general practical relevance of the manual.

In addition, a workshop was held with people involved in the tendering and contracting of services for wheelchair transport. At this exchange of experiences, different approaches to tendering as well as the topic of “quality control” (contract design and review of the service in practice) were discussed.

The findings from this wide-ranging methodological approach were brought together in the recommendations for the handbook.

Investigation results

Public procurement law must therefore be observed for the “purchase” of transport services for wheelchair users by the public sector if this service is procured by a contracting authority within the meaning of the provisions of public procurement law.

Contracting authorities are “[...] legal persons governed by public or private law established for the specific purpose of performing non-commercial tasks in the general interest”. (§ 99 GWB)

Therefore, all institutions whose mandate is the care of these groups of persons and which are financed from public funds can in principle be considered as contracting authorities for transport services for persons with disabilities.

In principle, any “paid or businesslike transport of persons by motor vehicle” requires a permit according to the Passenger Transport Act (PBefG). If the costs for the transport service are fully borne by the client of the transport service or a cost unit, the transport of pupils to and from school as well as of persons with physical, mental or psychological disabilities by or for the respective task units or institutions is usually transport that is exempted from the provisions of the Passenger Transport Act (“exempted transport”, cf. FrStllgV). The transport services in exempted transport that are relevant here are always public contracts within the meaning of § 103 (4) GWB. This also applies despite the contract-for-work nature of transport contracts. EU public procurement law only recognises the concept of service for these services.

In tendering and awarding, a distinction must be made between the purely budgetary, nationally regulated area and a part of procurement law determined by competition law and prescribed by EU law (Figure 1). Whether a service is to be put out to tender Europe-wide or only nationally – i. e. whether EU law or only national budgetary law applies – depends exclusively on whether certain contract values (threshold values) are exceeded.

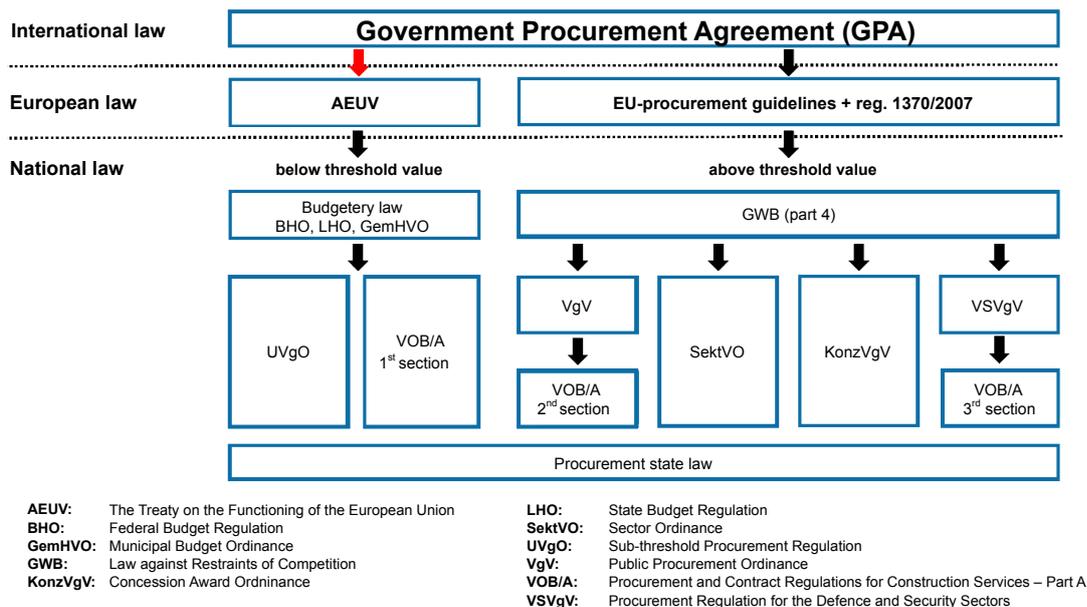


Fig. 1: Overview of the legal basis of public procurement law (Source: CBH Rechtsanwälte 2022)

Implications for practice

Transport services for wheelchair users do not require state authorisation if the transport costs are fully covered by the funding body. However, in this case no state authority guarantees the reliability, professional suitability and performance of the transport operator. The funding body must therefore determine suitability and efficiency itself. The funding body can ensure professional suitability and reliability by means of the suitability criteria in the award procedure.

This can be done by considering only those operators who already have a licence under the Passenger Transport Act when awarding service contracts. This entails certain minimum requirements for the reliability and suitability of the driving personnel. For securing wheelchair users, the technical requirements should be based on the specifications of DIN 75078 Part 2, which goes beyond the legal minimum requirements of ISO 10542-1 (Figure 2). This is associated with a higher level of safety for passengers – provided that the systems are used correctly.

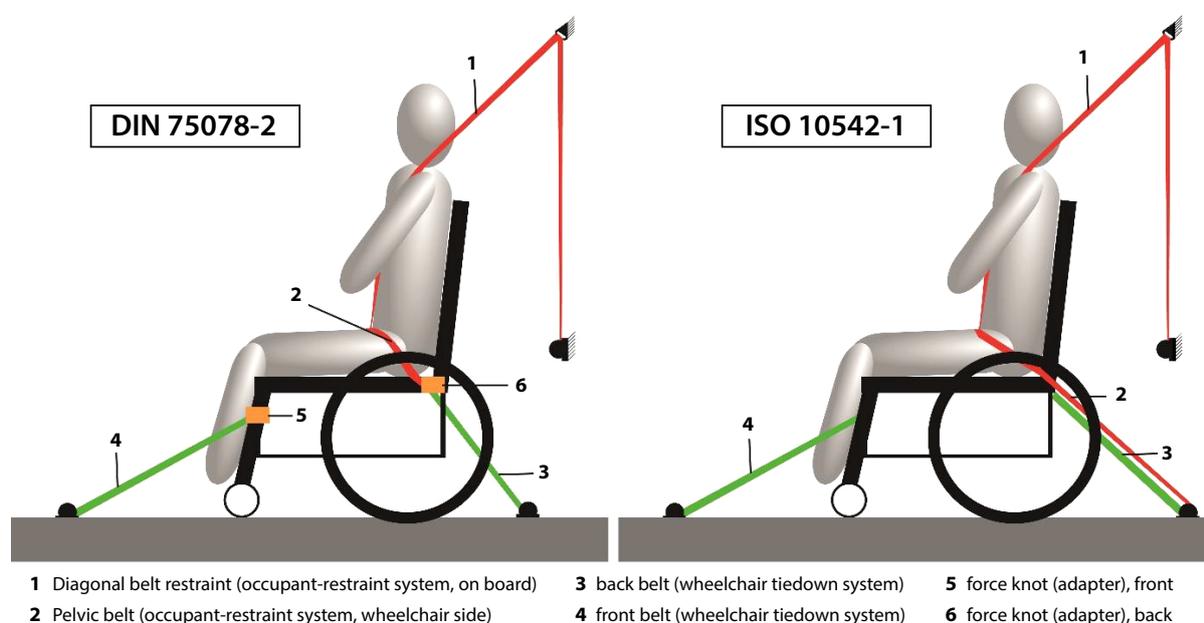


Fig. 2: Differences between a combined wheelchair tiedown and occupant-restraint systems according to DIN 75078-2 and according to ISO 10542-1 – principle (Source: BASt)

The further quality requirements for vehicles, personnel and driving service organisation are widely spread. The requirements may well be different due to specific requirements for the respective contract and must be formulated accordingly, clearly and exhaustively in the performance specification as part of the award documents (cf. § 121 (1) GWB).

The award procedure is concluded with the award of the contract and the award notice; however, the “contractual relationship” between the contracting authority and the contractor only begins after-wards. During the term of the contract, the contractor must be able to ensure the proper fulfilment of the contract through organisational measures. This includes, for example, checks on the quality of the service as well as the requirement of evidence, such as regular training. In addition, the contracting authority should provide for instruments in its contract that enable it to enforce the contract. Since a reduction in remuneration is only possible for services that are not provided or are provided poorly, and thus does not create an incentive for the contractor to provide good services, penalty

payments should be agreed in the contract if the service does not meet the agreed quality. If the contractor persistently fails to perform the contract or performs poorly in material respects, an extraordinary right of termination should also be reserved, which can be secured with a contract performance bond.

Bibliography

DIN 75078-1 – 2023-01: Kraftfahrzeuge zur Beförderung mobilitätsbehinderter Personen (KMP) – Begriffe, Anforderungen, Prüfung – Teil 1: Fahrzeugeigenschaften und Ausstattungen.

DIN 75078-2 – 2023-01: Kraftfahrzeuge zur Beförderung mobilitätsbehinderter Personen (KMP) – Begriffe, Anforderungen, Prüfung – Teil 2: Rückhaltesysteme.

FrStllgV: Freistellungs-Verordnung in der im Bundesgesetzblatt Teil III, Gliederungsnummer 9240-1-1, veröffentlichten bereinigten Fassung, die zuletzt durch Artikel 1 der Verordnung vom 4. Mai 2012 (BGBl. I S. 1037) geändert worden ist.

GWB: Gesetz gegen Wettbewerbsbeschränkungen in der Fassung der Bekanntmachung vom 26. Juni 2013 (BGBl. I S. 1750, 3245), das zuletzt durch Artikel 2 des Gesetzes vom 19. Juli 2022 (BGBl. I S. 1214) geändert worden ist.

ISO 10542-1, 2012(E): Technical systems and aids for disabled or handicapped persons – Wheelchair tiedown and occupant-restraint systems – Part 1: Requirements and test methods for all systems.

PBefG: Personenbeförderungsgesetz in der Fassung der Bekanntmachung vom 8. August 1990 (BGBl. I S. 1690), das zuletzt durch Artikel 1 des Gesetzes vom 16. April 2021 (BGBl. I S. 822) geändert worden ist.

UVgO: Verfahrensordnung für die Vergabe öffentlicher Liefer- und Dienstleistungsaufträge unterhalb der EU-Schwellenwerte (Unterschwellenvergabeordnung – UVgO) – Ausgabe 2017 vom 2. Februar 2017. Fundstelle: BanZ AT 07.02.2017, B 1.

VgV: Vergabeverordnung vom 12. April 2016 (BGBl. I S. 624), die zuletzt durch Artikel 2 des Gesetzes vom 9. Juni 2021 (BGBl. I S. 1691) geändert worden ist.

Inhalt

Abkürzungen	15
Danksagung	17
1 Problem und Zielsetzung	18
2 Abgrenzung des Untersuchungsrahmens	20
2.1 Fahrzeuge	20
2.2 Rollstühle	20
3 Rechtlicher Rahmen – Übersicht	22
3.1 Anforderungen an rollstuhlgerechte Fahrzeuge	22
3.1.1 Verordnung (EU) 2018/858	22
3.1.2 Verordnung (EU) Nr. 661/2009	23
3.1.3 Verordnung (EU) Nr. 130/2012	23
3.1.4 UNECE-Regelungen	24
3.1.5 EG-Fahrzeuggenehmigungsverordnung	26
3.1.6 Straßenverkehrsgesetz (StVG)	26
3.1.7 Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung (StVZO)	26
3.1.8 Personenbeförderungsgesetz (PBefG)	28
3.1.9 Verordnung über den Betrieb von Kraftfahrunternehmen im Personenverkehr (BOKraft)	29
3.1.10 Technische Regeln	29
3.2 Anforderungen an Rollstühle	31
3.2.1 Verordnung (EU) 2017/745 (Medizinprodukteverordnung)	31
3.2.2 ISO 7176-19	32
3.2.3 DIN 75078-2	33
3.2.4 DIN EN 12183 und DIN EN 12184	33
3.2.5 Kennzeichnung der Befestigungspunkte am Rollstuhl	34

3.3	Anforderungen an unternehmerisch Verantwortliche _____	36
3.3.1	Straßenverkehrsgesetz _____	36
3.3.2	Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung _____	36
3.3.3	Fahrzeug-Zulassungsverordnung (FZV) _____	37
3.3.4	Personenbeförderungsgesetz (PBefG) _____	37
3.3.5	Verordnung über den Betrieb von Kraftfahrunternehmen im Personenverkehr (BOKraft) _____	38
3.3.6	Freigestellte Verkehre nach der Freistellungs-Verordnung (FrStllgV) _____	38
3.3.7	Betriebssicherheitsverordnung (BetrSichV) _____	39
3.3.8	DGUV Vorschrift 70 _____	40
3.3.9	Arbeitsmedizinische Untersuchung G25 _____	40
3.4	Anforderungen an das Fahrpersonal _____	41
3.4.1	Fahrerlaubnis-Verordnung (FeV) _____	41
3.4.2	Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) _____	42
3.4.3	Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung (StVZO) _____	42
3.4.4	Verordnung über den Betrieb von Kraftfahrunternehmen im Personenverkehr (BOKraft) _____	43
3.4.5	Bußgeldkatalog-Verordnung (BKatV) _____	43
4	Technische Umsetzung der Rollstuhl- beförderung in Kraftfahrzeugen der Klasse M1 _____	44
4.1	Grundsätzliche Überlegungen bezüglich des Einsatzzwecks des Fahrzeugs _____	44
4.2	Grundsätzliche Ausstattungsmerkmale des Fahrgastraums _____	45
4.3	Ein- und Ausstieg _____	45
4.3.1	Einstiegs- und Einfahrbereich _____	45
4.3.2	Auffahrampen und Hebeplattformen _____	46
4.3.3	Trittstufen _____	51
4.3.4	Haltegriffe und Haltestangen _____	53
4.4	Rollstuhlaufstellung im Fahrzeug _____	53
4.4.1	Aufstellung des Rollstuhls im Fahrzeug _____	53
4.4.2	Notwendige Freiräume – Höhe und Breite des Innenraums _____	54
4.5	Sicherung einer Person im Rollstuhl sitzend im Kraftfahrzeug _____	56
4.5.1	Aufbewahrung der Rückhaltesysteme _____	56
4.5.2	Fahrzeugverankerungen am Rollstuhlstellplatz _____	56
4.5.3	Sicherung nach ISO 10542-1 und nach DIN 75078-2 _____	58

4.5.4	Sicherung von nicht gekennzeichneten Rollstühlen	62
4.5.5	Kopf- und Rückenstütze	64
5	Organisatorische Aspekte im Fahrdienst	66
5.1	Aufgaben und Ziele der Organisation im Fahrdienst	66
5.2	Auswahl und Grundqualifikation des Fahrpersonals	66
5.2.1	Körperliche und geistige Eignung	67
5.2.2	Persönliche Zuverlässigkeit	67
5.2.3	Grundqualifikation und weitere Qualifizierung	67
5.3	Unterweisung, Pflichtenübertragung und Gefährdungsbeurteilung	68
5.3.1	Unterweisung	69
5.3.2	Formale Aspekte der Pflichtenübertragung	70
5.3.3	Gefährdungsbeurteilung	70
5.4	Schulung und Weiterbildung	73
5.5	Rahmenbedingungen für eine sichere Beförderung im Fahrzeug	74
5.5.1	Vorbereitung und Übergabe des Fahrzeugs	74
5.5.2	Vorbereitung der Fahrt	76
5.5.3	Abstimmung zwischen Besteller und Fahrdienst	78
5.5.4	Begleitpersonen	78
5.5.5	Rund um die Fahrt	78
5.5.6	Haltepunkte sowie Ein- und Aussteigen	80
5.5.7	Notfallsituationen und Erste Hilfe	81
5.6	Fuhrparkmanagement: Wartung, Instandhaltung und Prüfung	82
5.7	Qualitätsmanagement	82
6	Ausschreibung und Vergabe von freigestellten Beförderungsleistungen	84
6.1	Einleitung	84
6.2	Vergaberecht – Was ist das überhaupt?	84
6.3	Wer ist zur Anwendung des Vergaberechts verpflichtet – Wer ist öffentlicher Auftraggeber?	84
6.4	Was ist ein öffentlicher Auftrag?	85
6.5	Welcher rechtliche Rahmen gilt für die Vergabe von öffentlichen Aufträgen durch Auftraggeber?	85
6.5.1	Die Rechtsquellen des Vergaberechts	86

6.5.2	Schwellenwerte	86
6.5.3	Vergabe oberhalb der EU-Schwellenwerte (Oberschwellenvergabe)	86
6.5.4	Vergabe unterhalb der EU-Schwellenwerte (Unterschwellenvergabe)	87
6.5.5	Welche Aufträge sind vom Vergaberecht umfasst?	88
6.6	Unter welchen Auftragsbegriff fallen freigestellte Beförderungsleistungen mit Rollstühlen?	88
6.7	Wie müssen die Auftragswerte geschätzt werden?	89
6.8	Was ist die richtige Verfahrensart?	90
6.8.1	Offenes Verfahren	91
6.8.2	Nicht offenes Verfahren	91
6.9	Ablauf und Vorbereitung eines Vergabeverfahrens	91
6.9.1	Vorüberlegungen	92
6.9.2	Erfassung der maßgeblichen Verkehre – Planung des Verfahrens	92
6.9.3	Erstellung der Vergabeunterlagen	93
6.9.4	Leistungsbeschreibung	93
6.9.5	Beförderungsverträge und Rahmenverträge	96
6.9.6	Vergaberechtliche Besonderheiten betreffend die Anforderungen an Fahrzeuge	97
6.9.7	Anforderungen an das einzusetzende Personal	98
6.10	Die „Stellschrauben“ des Vergabeverfahrens	98
6.10.1	Mindestanforderungen und Prüfung von Ausschlussgründen	99
6.10.2	Eignungskriterien	99
6.10.3	Zuschlags- oder Wertungskriterien	100
6.10.4	Aufteilung nach Losen – § 30 VgV	102
6.11	Durchführung des Vergabeverfahrens	102
6.11.1	Allgemeine Verfahrensgrundsätze	102
6.11.2	Ausschreibung der Leistungen im EU-Amtsblatt	104
6.11.3	Bewerbungs- und Angebotsphase bis zur Angebotsöffnung	105
6.11.4	Prüfung und Wertung der Angebote	106
6.11.5	Angebotswertung	111
6.11.6	Unterrichtung der Bewerber oder Bieter	113
6.11.7	Zuschlagserteilung	113
6.11.8	Vergabebekanntmachung	113
6.12	Vertragsdurchführung und Vergabemanagement	114
6.13	Fazit	114

7	Wissenstransfer und Weiterbildung	116
7.1	Einordnung des Status quo und Hinweise zu den weiterführenden Informationen	116
7.2	Gesetze und Verordnungen	116
7.2.1	Vergabe öffentlicher Aufträge	116
7.2.2	Muster für Vergabe- und Vertragsunterlagen	117
7.3	Technische Regelwerke und Vorschriften, technische Informationen	117
7.4	Organisatorische Aspekte	118
7.5	Schulungen und Seminare	118
	Literatur	119
	Bilder	126
	Tabellen	128
	Anhang	129
Anhang A:	Technische Anforderungen an Kraftfahrzeuge zur Beförderung von Menschen mit Mobilitätseinschränkungen	129
Anhang B:	Muster für die Übertragung von Unternehmerpflichten	132
Anhang C:	Beispiel für eine Musterbetriebsanweisung – hier Schwenklift	134
Anhang D:	Kriterien für ein Qualitätsmanagement	136

Abkürzungen

AEUV	Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union
ArbSchG	Arbeitsschutzgesetz
AZ	Aktenzeichen
BAuA	Bundesanstalt für Arbeitsschutz und Arbeitsmedizin
BetrSichV	Betriebssicherheitsverordnung
BGB	Bürgerliches Gesetzbuch
BGH	Bundesgerichtshof
BHO	Bundeshaushaltsordnung
BKatV	Bußgeldkatalog-Verordnung
BMAS	Bundesministerium für Arbeit und Soziales
BMDV	Bundesministerium für Digitales und Verkehr
BOKraft	Verordnung über den Betrieb von Kraftfahrunternehmen im Personenverkehr
BZRG	Bundeszentralregistergesetz
DEKRA	Deutscher Kraftfahrzeug-Überwachungs-Verein
DGUV	Deutsche Gesetzliche Unfallversicherung e. V.
DIN	Deutsches Institut für Normung e. V.
DVO	Durchführungsverordnung
EU	Europäische Union
EuGH	Europäischer Gerichtshof
FeV	Fahrerlaubnis-Verordnung
FrStllgV	Freistellungs-Verordnung
FZV	Fahrzeug-Zulassungsverordnung
GBU	Gefährdungsbeurteilung
GemHVO	Gemeindehaushaltsverordnung
GWB	Gesetzes gegen Wettbewerbsbeschränkungen
GPA	Government Procurement Agreement (Übereinkommen über öffentliche Beschaffung)
IRS	Insassen-Rückhaltesystem
ISO	International Organization for Standardization (Internationale Organisation für Normung)
IWF	Internationaler Währungsfonds

Kfz	Kraftfahrzeug
KG	Kammergericht
KMP	Kraftfahrzeug zur Beförderung mobilitätsbehinderter Personen
KomHVO	Kommunalhaushaltsverordnung die Vergabegrundsätze
KonzVgV	Konzessionsvergabeverordnung
LHO	Landeshaushaltsordnung
LG	Landgericht
OLG	Oberlandesgericht
PBefG	Personenbeförderungsgesetz
RL	Richtlinie
RRS	Rollstuhl-Rückhaltesystem
SaubFahrzeugBeschG	Saubere-Fahrzeuge-Beschaffungsgesetz
SektVO	Sektorenverordnung
StVG	Straßenverkehrsgesetz
StVZO	Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung
TÜV	Technischer Überwachungsverein
TVgG	Tariftreue- und Vergabegesetz der Länder
UNECE	United Nations Economic Commission for Europe
UVgO	Unterschwelvenvergabeordnung
VdTÜV	Verband der TÜV e. V.
VgV	Vergabeverordnung
VK	Vergabekammer
VO	Verordnung
VOB/A	Vergabe- und Vertragsordnung für Bauleistungen/Allgemeine Bestimmungen
VOL/A	Vergabe- und Vertragsordnung für Leistungen/Allgemeine Bestimmungen
VSVgV	Vergabeverordnung Verteidigung und Sicherheit
ZustVO-ÖSPV-EW	Zuständigkeitsverordnung des öffentlichen Straßenpersonenverkehrs und Eisenbahnwesens

Danksagung

Für die aktive Mitarbeit in Fachgesprächen und einem Workshop geht ein Dank an Personen in folgende Institutionen:

- Berufsgenossenschaft für Gesundheit und Wohlfahrtspflege (BGW);
- Deutsche Rentenversicherung Bund;
- Deutsches Rotes Kreuz Kreisverband Köln e. V.;
- Evangelische Stiftung Hephata, Mönchengladbach;
- Evangelische Stiftung Volmarstein;
- Gemeinnützige Werkstätten Köln GmbH, Betriebsstätte Kalk;
- Lebenshilfe für Behinderte e. V. Schweinfurt;
- Lebenshilfe Heinsberg e. V.;
- Landschaftsverband Westfalen-Lippe (LWL);
- Landschaftsverband Rheinland (LVR)
- Rheinisch-Bergischer Kreis, Schulverwaltung;
- Stadt Köln, Amt für Schulentwicklung.

1 Problem und Zielsetzung

Mobilität stellt für Menschen mit Behinderung eine wichtige Grundvoraussetzung für eine gleichberechtigte Teilhabe dar. Menschen im Rollstuhl haben nicht immer Zugriff auf einen privaten Pkw bzw. können diesen oder öffentliche Verkehrsmittel aus unterschiedlichen Gründen nicht nutzen. Ihre Mobilität wird dann beispielsweise durch einen Dienstleister (Fahrdienst) mit Fahrzeugen ermöglicht, die hinsichtlich der Zugänglichkeit und der Sicherungssysteme auf die Anforderungen der Zielgruppe eingerichtet sind.

Eine derartige Dienstleistung muss von all denjenigen, die die Eigenschaften eines Auftraggebers im Sinne der §§ 98 ff. des Gesetzes gegen Wettbewerbsbeschränkungen (GWB) erfüllen, ausgeschrieben werden. Aber auch für private Dienstleister, für welche die Vorgaben für eine Ausschreibung nicht greifen, kann eine Ausschreibung der Leistungen sinnvoll sein, um Qualitätskriterien für die Dienstleistung zu definieren und verschiedene Anbietende bewerten zu können. Um eine optimale Ausschreibung für Fahrdienstleistungen zur Rollstuhlbeförderung formulieren und die angebotene Leistung bei der Vergabe bewerten zu können, ist zunächst ein solides Grundwissen über rechtliche, technische und organisatorische Zusammenhänge erforderlich.

Für die Beförderung im Kraftfahrzeug wird grundsätzlich empfohlen, dass sich Rollstuhlinsassen aus ihrem Rollstuhl auf einen regulären, fest installierten, Fahrzeugsitz umsetzen und das dort vorhandene Rückhaltesystem (Drei-Punkt-Sicherheitsgurt) nutzen. Dies stellt für sie die sicherste Art der Beförderung dar, denn Rollstühle können aufgrund ihrer Bestimmung und Bauweise nicht die gleichen stabilen Eigenschaften und Sicherheit bieten wie ein fest im Fahrzeug montierter Sitz. Bei Kindern ist unter bestimmten Umständen ein Umsetzen mit Hilfestellung möglich, wenn aus medizinischen Gründen keine Einwände gegen die Benutzung des Fahrzeugsitzes (ggf. mit Kindersitz) sprechen. Der Rollstuhl wird dann zusammengeklappt oder aufgestellt am Rollstuhlstellplatz bzw. im Gepäckraum untergebracht. Hier ist ggf. auf eine entsprechende Sicherung (Ladungssicherung) zu achten.

In vielen Fällen können Rollstuhlnutzende aus medizinischen Gründen ihren Rollstuhl nicht verlassen. Dann ist eine Beförderung des Rollstuhlinsassen sitzend im Rollstuhl erforderlich. Der Rollstuhl übernimmt dann in Personenkraftwagen die Funktion eines Fahrzeugsitzes. Für diesen Fall bestehen besondere gesetzliche Vorschriften an die Ausstattung des Fahrzeugs, Leistungsanforderungen an den Rollstuhl und Anforderungen an die Sicherungssysteme für Rollstuhl und Rollstuhlinsasse. Das Wissen um die Ausführung und Anwendung derartiger Sicherungssysteme ist vielen mit Vergabe und Ausschreibung beschäftigten Personen nicht oder nur unzureichend bekannt.

Das Rückhaltesystem besteht aus einem Personen-Rückhaltesystem und einem Rollstuhl-Rückhaltesystem, die als kombiniertes Rückhaltesystem wirken und daher aufeinander abzustimmen sind. Hier gibt es unterschiedliche Lösungen, die sich in ihrer Ausführung im Detail und hinsichtlich der Sicherheit für den Rollstuhlinsassen und der Sicherheit vor Fehlbedienungen unterscheiden. Zudem kommen in Abhängigkeit verschiedener Randbedingungen für die Sicherung des Rollstuhls verschiedene Elemente zur Anwendung: Karabiner, Gurtschlaufen oder Haken. Die korrekte Auswahl und Anwendung der Systeme erfordern Kenntnis der technischen Gegebenheiten und Übung. Das Wissen um technische Details ist dabei nicht nur für die korrekte Sicherung der Rollstuhlnutzenden erforderlich, sondern auch für die Ausschreibung und Vergabe sowie die Qualitätskontrolle der bestellten Leistungen von Relevanz.

Gleiches gilt für das Wissen um die technischen Details bei Rollstühlen. Aufgrund individueller Bedürfnisse der Nutzenden können Rollstühle unterschiedliche Abmessungen, Bauformen und Ausführungen im Detail aufweisen. Dies kann die Lage und Ausführung der Befestigungspunkte für die Sicherungssysteme betreffen. Durch unterschiedliche Antriebsarten (per Muskelkraft oder elektrisch betrieben) ist zudem die Spannweite bei der Masse des Rollstuhls inklusive der Masse des jeweiligen Insassen relativ groß. Dies kann wiederum Einfluss auf die Ausführung des Sicherungssystems bzw. dessen Anwendung haben.

Neben dem Wissen um rechtliche und technische Aspekte spielt das Wissen um die notwendige und geeignete Qualifikation des Fahrpersonals eine wichtige Rolle bei der Definition von Qualitätsanforderungen bei der Ausschreibung und Vergabe von Fahrdienstleistungen für die Rollstuhlbeförderung. Weiterhin ist das Wissen um organisatorische Aspekte sinnvoll, um einen reibungslosen Ablauf der Beförderungsleistung zu ermöglichen. Hierzu zählen beispielsweise die Festlegung der Verteilung von Aufgaben und Ressourcen oder das Wissen um die Verantwortlichkeiten im Rahmen der Beförderungsleistung, z. B. für die Sicherung des Rollstuhlnutzenden.

Auch das Vergabeverfahren selbst kann eine Hürde darstellen, weil die formalen Anforderungen an das Verfahren oder alternative Strategien bei Ausschreibungen unbekannt sind. In größeren Einrichtungen für Menschen mit Behinderung steht hier in der Regel Fachpersonal zur Verfügung, welches sich um Ausschreibung und Vergabe kümmert oder den Fahrdienst koordiniert und dabei die technischen und organisatorischen Aspekte der Beförderungsleistung bearbeitet und überwacht. Insbesondere kleineren Einrichtungen kann es jedoch schwerfallen, sich die rechtlichen und technischen Grundlagen anzueignen, die für eine qualitätsvolle Ausschreibung und Vergabe sowie die spätere Qualitätskontrolle der bestellten Leistungen erforderlich sind.

Es fehlte bisher ein praxismgerechter, kompakter und leicht verständlicher Leitfaden, der ausschreibende Stellen unabhängig von ihrer Größe bei Ausschreibung und Vergabe von Fahrdienstleistungen zur Rollstuhlbeförderung unterstützt. Aber auch für andere Akteure und Interessierte kann ein derartiges Handbuch eine erste wichtige Informationsquelle über technische, rechtliche und organisatorische Aspekte darstellen, beispielsweise für Fahrdienstleistende und Rollstuhlnutzende.

Ziel des Forschungsvorhabens war die Erarbeitung eines kompakten, übersichtlichen und leicht verständlichen Leitfadens „Handbuch Rollstuhlbeförderung bei Ausschreibungen“ in Fahrzeugen der Fahrzeugklasse M1 in deutscher Sprache. Der Fokus des Handbuchs liegt auf der Darstellung aller für die Beschaffung einer Beförderungsleistung für Rollstuhlnutzende relevanten Aspekte – Recht, Technik, Organisation und Vergabe. Mit Hilfe des Handbuchs sollen Anwenderinnen und Anwender zukünftig in der Lage sein, sich über diese Kernaspekte einer sicheren Rollstuhlbeförderung zu informieren und relevante Kriterien bei der Ausschreibung und Vergabe der Dienstleistung zu berücksichtigen. Zudem sollen Auftraggeber/Bietende hinsichtlich Eignung und Leistung bewerten können, um eine für ihre Anforderungen optimal passende Fahrdienstleistung zu erhalten.

2 Abgrenzung des Untersuchungsrahmens

2.1 Fahrzeuge

Fahrzeuge, die vorwiegend für die Beförderung von Personen und deren Gepäck ausgelegt und gebaut sind und die insofern für die Beförderung von Rollstühlen und deren Insassen eingesetzt werden dürfen, werden der Fahrzeugklasse M zugeordnet (Artikel 4 VO (EU) 2018/858). Die Verordnung unterteilt die Klasse M weiter wie folgt:

- „Klasse M1: Kraftfahrzeuge mit höchstens acht Sitzplätzen zusätzlich zum Fahrersitz und ohne Stehplätze, unabhängig davon, ob die Anzahl der Sitzplätze auf den Fahrersitz beschränkt ist;
- Klasse M2: Kraftfahrzeuge mit mehr als acht Sitzplätzen zusätzlich zum Fahrersitz und mit einer Gesamtmasse von höchstens 5 Tonnen, unabhängig davon, ob diese Fahrzeuge über Stehplätze verfügen, und
- Klasse M3: Kraftfahrzeuge mit mehr als acht Sitzplätzen zusätzlich zum Fahrersitz und mit einer Gesamtmasse über 5 Tonnen, unabhängig davon, ob diese Fahrzeuge über Stehplätze verfügen.“

Für die Fahrzeuge der drei unterschiedlichen Klassen in der Fahrzeugklasse M bestehen teils unterschiedliche Anforderungen an die Aufstellung und Sicherung von Rollstühlen und ihren Insassen sowie die dafür erforderliche Ausrüstung.

Im Rahmen dieser Untersuchung werden grundsätzlich nur Fahrzeuge der Klasse M1 betrachtet, die als „rollstuhlgerechte Fahrzeuge“ nach VO (EU) 2018/858 gelten. Dies sind Kraftfahrzeuge mit besonderen Ausstattungsmerkmalen, um eine oder mehrere Personen sitzend im Rollstuhl befördern zu können (vgl. Kapitel 3.1.1).

Diese Fahrzeuge sind in der Regel auch dafür geeignet, Personen mit Rollstuhl, die sich für die Beförderung im Fahrzeug auf einen regulären Fahrersitz umsetzen können, sicher befördern zu können. Dafür erforderliche Ausstattungsmerkmale werden im Rahmen der Untersuchung mitbetrachtet, spielen allerdings eine untergeordnete Rolle.

2.2 Rollstühle

Bei Rollstühlen handelt es sich um ein medizinisches Hilfsmittel mit Rädern und einem Sitz. Gemäß Definition im Hilfsmittelverzeichnis zählen Rollstühle zur Gruppe der Kranken- oder Behindertenfahrzeuge, die „[...] Versicherten, die aufgrund einer Krankheit oder Behinderung gehunfähig oder gehbehindert sind, [ermöglichen,] sich im allgemeinen Lebensbereich allein oder mit fremder Hilfe fortzubewegen.“ (GKV-Spitzenverband 18.11.2018)

Rollstühle werden in Rollstühle mit Muskelkraftantrieb (Bild 2-1) und motorbetriebene Rollstühle unterschieden und weiter nach Verwendungszweck, Bauart und besonderen Merkmalen unterteilt (vgl. DIN EN ISO 9999, Abschnitt 6.3). Bei den motorbetriebenen Rollstühlen handelt es sich in der Regel um Elektrorollstühle (Bild 2-1).



Bild 2-1: Beispiele für einen muskelkraftbetriebenen Rollstuhl (links) und einen Elektrorollstuhl (rechts)
(Quelle: MEYRA GmbH)



Bild 2-2: Beispiel für ein Elektromobil (Quelle: MEYRA GmbH)

Die Gruppe der Elektrorollstühle umfasst auch Elektromobile, eine besondere Form von Elektrorollstühlen, die über eine direkte Lenkung verfügen (Bild 2-2).¹ Elektromobile werden in vierrädriger oder dreirädriger Ausführung angeboten.

Ein wesentlicher Unterschied zwischen muskelkraftbetriebenen Rollstühlen und Elektrorollstühlen besteht in ihrer unterschiedlichen Masse (Gewicht). Vor allem aufgrund der Elektromotoren und der Akkumulatoren liegt die Masse von Elektrorollstühlen mit 70 kg bis über 200 kg deutlich über der Masse eines muskelkraftbetriebenen Rollstuhls (ca. 10 kg bis weit über 20 kg). (vgl. Weege, Kraft 2015, S. 236)

¹ Elektrorollstühle verfügen in der Regel über eine indirekte Lenkung.

3 Rechtlicher Rahmen – Übersicht

3.1 Anforderungen an rollstuhlgerechte Fahrzeuge

3.1.1 Verordnung (EU) 2018/858

Die VO (EU) 2018/858 regelt die Genehmigung und die Marktüberwachung von Kraftfahrzeugen (Klasse M und Klasse N) und Kraftfahrzeuganhängern (Klasse O) sowie von Systemen, Bauteilen und selbstständigen technischen Einheiten für diese Fahrzeuge. Die Marktüberwachung dient in erster Linie zur Sicherstellung der Übereinstimmung der auf dem Markt befindlichen Produkte mit den einschlägigen Vorschriften der Europäischen Union (EU). Dadurch sollen Gefahren für die Gesundheit, Sicherheit, Umwelt und andere im öffentlichen Interesse stehenden Belange vermieden werden. Die VO (EU) 2018/858 hat zum 1. September 2020 die zuvor geltende RL 2007/46/EG ersetzt.

Im Rahmen der Genehmigung für Fahrzeuge der Klasse M werden durch die Verordnung Vorgaben für „rollstuhlgerechte Fahrzeuge“ gemacht. Ein rollstuhlgerechtes Fahrzeug ist demnach „ein Fahrzeug der Klasse M1, das speziell konstruiert oder umgerüstet wurde, um eine oder mehrere Personen im Rollstuhl sitzend bei Fahrten auf der Straße aufnehmen zu können“ (Anhang I, Teil A, Nr. 5 VO (EU) 2018/858). Ein für einen besetzten Rollstuhl bestimmter Bereich im Fahrzeug wird dabei als ein Sitzplatz gewertet.

Anhang II Teil III Anlage 3 VO (EU) 2018/858 beschreibt sämtliche Mindestanforderungen für rollstuhlgerechte Fahrzeuge. Im unmittelbaren Zusammenhang mit der Beförderung und Sicherung von Rollstühlen und deren Insassen werden genannt:

- „Die Längsebene der vorgesehenen Rollstuhl-Fahrtstellung muss parallel zur Längsebene des Fahrzeugs verlaufen.
- Dem Fahrzeugeigner sind Informationen zur Verfügung zu stellen, aus denen hervorgeht, dass ein Rollstuhl mit einer Struktur empfohlen wird, die den Anforderungen im einschlägigen Teil der Norm ISO 7176-19:2008 entspricht, damit er den Kräften widersteht, die bei unterschiedlichen Fahrbedingungen durch den Befestigungsmechanismus einwirken. [...]
- Die Einstiegshilfen müssen in Ruheposition die Anforderungen der jeweiligen Rechtsakte erfüllen.
- Jeder Rollstuhlplatz muss über Verankerungen verfügen, an denen ein Rollstuhl- und Insassenrückhaltesystem befestigt wird, das die zusätzlichen Prüfvorschriften für Rollstuhl- und Insassenrückhaltesysteme gemäß Anlage 3 erfüllt.
- Jeder Rollstuhlplatz muss über einen Insassenrückhaltgurt verfügen, der die zusätzlichen Prüfvorschriften für Rollstuhl- und Insassenrückhaltesysteme gemäß Anlage 3 erfüllt. Müssen die Verankerungspunkte der Sicherheitsgurte aufgrund der Umrüstung außerhalb der in Abs. 7.7.1 der UN-Regelung Nr. 16-06 vorgesehenen Toleranz versetzt werden, so muss der technische Dienst überprüfen, ob die Veränderung den ungünstigsten Fall darstellt oder nicht. Ist das der Fall, so ist die in Abs. 7.7.1. der UN-Regelung Nr. 16-06 vorgesehene Prüfung durchzuführen. Es braucht keine Erweiterung der EU-Typgenehmigung erteilt zu werden. Die Prüfung kann mithilfe von Bauteilen durchgeführt werden, die nicht der in der UN-Regelung Nr. 16-06 vorgeschriebenen Konditionierungsprüfung unterzogen wurden.

- Für Berechnungszwecke werden als Masse des Rollstuhls einschließlich des Benutzers 160 kg angenommen. Die Masse ist am P-Punkt des Ersatzrollstuhls in der vom Hersteller angegebenen Fahrtstellung zu konzentrieren. Eine Beschränkung der Personenbeförderungskapazität infolge der Verwendung eines oder mehrerer Rollstühle ist in der Betriebsanleitung sowie auf Seite 2 des EU-Typgenehmigungsbogens zu vermerken und in die Übereinstimmungsbescheinigung aufzunehmen.“

Weiterhin werden in Anhang II Teil III Anlage 3 VO (EU) 2018/858 zusätzliche Anforderungen für die Prüfung Verankerungen und Bauteile des Rollstuhl- und Insassen-Rückhaltesystems aufgeführt. Dabei wird auf die UNECE R 14.07 (vgl. Kapitel 3.1.4), die UNECE R 16.06 (vgl. Kapitel 3.1.4) sowie die ISO 10542-1 (Kapitel 3.1.10) verwiesen. Mit Inkrafttreten der VO (EU) 2019/2144 kommen diese Anforderungen „auch auf Fahrzeuge der Fahrzeugklasse M1 zur Anwendung, die nicht als mit besonderer Zweckbestimmung klassifiziert, aber die für Rollstuhlfahrer zugängliche Fahrzeuge sind.“ (VO (EU) 2019/2144: 37f.)

Neben den Vorgaben zur Rollstuhlbeförderung macht Anhang II Teil III Anlage 3 der Verordnung für rollstuhlgerechte Fahrzeuge u. a. weitere Vorgaben für allgemeine Sicherheitsanforderungen und Konstruktionsmerkmale und nennt Umweltaanforderungen (z. B. Luft- und Schallemissionen).

3.1.2 Verordnung (EU) Nr. 661/2009

Die VO (EU) Nr. 661/2009 regelt die Typgenehmigung von Kraftfahrzeugen der Klassen M und N, Kraftfahrzeuganhängern (Klasse O) und von Systemen, Bauteilen und selbstständigen technischen Einheiten für diese Fahrzeuge hinsichtlich ihrer allgemeinen Sicherheit.

„Die Hersteller stellen sicher, dass Fahrzeuge so konstruiert, gefertigt und zusammengebaut sind, dass die Gefahr von Verletzungen der Fahrzeuginsassen und anderer Verkehrsteilnehmer möglichst gering ist.“ (Art. 5 Abs. 1 VO (EU) Nr. 661/2009)

Weiterhin „[stellen] die Hersteller [...] sicher, dass Fahrzeuge, Systeme, Bauteile und selbstständige technische Einheiten den einschlägigen Vorschriften dieser Verordnung [VO (EU) Nr. 661/2009, Anm. der Bearbeiter] und ihrer Durchführungsmaßnahmen entsprechen.“ Dazu zählen beispielsweise die Vorschriften über „den Schutz der Fahrzeuginsassen, einschließlich Innenausstattung, Kopfstützen, Sicherheitsgurte, „ISOFIX“-Verankerungen oder eingebaute Kinder-Rückhaltevorrückrichtungen und Fahrzeurtüren.“ (Art. 5 Abs. 2e VO (EU) Nr. 661/2009)

Allgemeine Anforderungen bezüglich der Zugänglichkeit von Fahrzeugen für Rollstuhlnutzende sowie bezüglich der Anzahl und Größe der Rollstuhlplätze werden ausschließlich für die Fahrzeugklassen M2 und M3 gegeben. Diese Fahrzeugklassen sind nicht Gegenstand dieser Untersuchung (vgl. Kapitel 2).

3.1.3 Verordnung (EU) Nr. 130/2012

Die VO (EU) 130/2012 regelt die Typgenehmigung für Kraftfahrzeuge hinsichtlich des Einstiegs ins Fahrzeug sowie der Manövriereigenschaften des Fahrzeugs Die VO gilt für die Fahrzeugklassen M und N.

Unter Einstieg wird „der niedrigste Punkt der Türöffnung oder eines anderen Bauteils – je nachdem welcher von beiden niedriger ist –, der zu überwinden ist, um in den Insassenraum zu gelangen“ verstanden (Art. 2 Abs. 3 VO (EU) 130/2012).

Im Zusammenhang mit der Beförderung von Rollstuhlnutzende in Kraftfahrzeugen der Klasse M1 werden diesbezüglich keine spezifischen Anforderungen festgelegt. Als allgemeine Anforderungen an Fahrzeuge wird allerdings erwähnt, dass „die Auslegung des Fahrzeugs [...] ein sicheres Ein- und Aussteigen ermöglichen [muss]; die Eingänge zum Insassenraum müssen so konstruiert sein, dass sie mühe- und gefahrlos zu benutzen sind.“ (Anhang II VO (EU) 130/2012)

Bezüglich der Ausführung von Trittbrettern und Einstiegsstufen heißt es (Anhang II Teil 2 VO (EU) 130/2012):

- „Befindet sich in Fahrzeugen der Klassen M1 [...] mit einer Höchstmasse von bis zu 7,5 Tonnen der Einstieg mehr als 600 mm über dem Boden – gemessen an einem betriebsbereiten Fahrzeug auf einer waagerechten, flachen Oberfläche –, so muss das Fahrzeug ein Trittbrett oder Einstiegsstufen haben.“
- „Sämtliche Trittbretter und Einstiegsstufen müssen so beschaffen sein, dass der Gefahr des Abrutschens vorgebeugt wird. Ferner müssen Trittbretter und Einstiegsstufen, die während der Fahrt Niederschlägen und Schmutz ausgesetzt sind, einen Ablauf haben (wasserdurchlässige Oberfläche).“

3.1.4 UNECE-Regelungen

Bei UNECE-Regelungen handelt es sich um auf internationaler Ebene harmonisierte technische Vorschriften für Kraftfahrzeuge. Ein zwischen den teilnehmenden Vertragsstaaten geschlossenes Übereinkommen ermöglicht den Erlass einheitlicher technischer Vorschriften für die Genehmigung von Fahrzeugen, Teilen und Ausrüstungsgegenständen von Kraftfahrzeugen sowie die gegenseitige Anerkennung der auf der Grundlage der Regelungen erteilten Genehmigung durch die Vertragsparteien des Übereinkommens. Von der überwiegenden Zahl der Vertragsparteien werden die meisten Regelungen in nationales Recht integriert (vgl. Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV) 2021).

Im Zusammenhang mit der Beförderung von Rollstühlen und deren Insassen in Kraftfahrzeugen der Klasse M1 sind von Bedeutung:

- UNECE R 14.07 Einheitliche Bedingungen für die Genehmigung der Fahrzeuge hinsichtlich der Sicherheitsgurtverankerungen, der ISOFIX-Verankerungssysteme und der Verankerungen für den oberen ISOFIX-Haltegurt und
- UNECE R 16.06 Einheitliche Bedingungen für die Genehmigung von: I. Sicherheitsgurten, Rückhaltesystemen, Kinderrückhaltesystemen und ISOFIX-Kinderrückhaltesystemen für Kraftfahrzeuginsassen.

Sicherheitsgurte und Verankerungen (UNECE R 14)

Die UNECE R 14.07 nennt unter anderem Anforderungen für „Verankerungen für Sicherheitsgurte für Erwachsene auf nach vorn oder nach hinten gerichteten Sitzen in Fahrzeugen der Klassen M und N.“ (UNECE R 14.07, Abschnitt 1) In Abschnitt 6 der Regelung werden Anforderungen und Durchführung der Prüfungen für die Gurtverankerungen beschrieben. So müssen alle Verankerungen den in den Absätzen 6.3 und 6.4 der Regelung vorgeschriebenen Festigkeitsprüfungen für Gurtverankerungen standhalten können (UNECE R 14.07, Abschnitt 2).

Darüber hinaus schreibt die UNECE R 14.07 vor, dass Verankerungen für Sicherheitsgurte so beschaffen und angeordnet sein müssen, „dass die Gefahr des Gleitens des richtig angelegten Gurtes auf ein Mindestmaß begrenzt wird“. (UNECE R 14.07, Abschnitt 5)

Zudem „[brauchen] Verankerungen, die nur für die Benutzung in Verbindung mit einem Gurt für Behinderte vorgesehen sind, oder andere Rückhaltesysteme nach Anhang 8 der Regelung Nr. 107 (Änderungsserie 02) [...] den Vorschriften dieser Regelung nicht zu entsprechen.“ (UNECE R 14.07)

Allerdings fordert die DIN 75078-2, dass „Fahrzeugverankerungen des IRS [...] den statischen Kräften standhalten [müssen], die für Verankerungen von Insassenrückhaltesystemen nach EU 2015/ECE14 vorgeschrieben sind.“ (DIN 75078-2, Abschnitt 5)

Sicherheitsgurte und Rückhaltesysteme (UNECE R 16)

Die UNECE R 16.06 befasst sich unter anderem mit dem Einbau von Sicherheitsgurten und Rückhaltesystemen für Erwachsene und Kinder.

Gemäß DIN 75078-2 (vgl. Kapitel 3.1.10) müssen die für das Personenrückhaltesystem verwendeten Gurte den Anforderungen der EU 2018/ECE16 (in 8.2.2 bis 8.2.2.4 und 8.3.1 bis 8.3.4) entsprechen. Dort heißt es zu den allgemeinen Anforderungen:

- „8.2.2. Sicherheitsgurte und Rückhaltesysteme sowie die Kinderrückhaltesysteme und ISOFIX-Kinderrückhaltesysteme, die den Herstellerempfehlungen in Anhang 17 Anlage 3 entsprechen, müssen so eingebaut sein, dass sie zufriedenstellend funktionieren und die Verletzungsgefahr bei einem Unfall verringern. Vor allem müssen sie so eingebaut sein, dass:
 - 8.2.2.1. die Gurtbänder nicht in eine Lage geraten können, durch die der Benutzer gefährdet werden kann;
 - 8.2.2.2. die Gefahr, dass ein richtig angelegter Gurt seinem Benutzer bei einer Vorwärtsbewegung von der Schulter gleitet, möglichst gering ist;
 - 8.2.2.3. die Gefahr einer Beschädigung des Gurtbands an scharfen Teilen der Fahrzeug- oder Sitzstruktur, der Kinderrückhaltesysteme, die den Herstellerempfehlungen in Anhang 17 Anlage 3 entsprechen, möglichst gering ist.
 - 8.2.2.4. An jedem Sitz muss jeder Sicherheitsgurt benutzerfreundlich konstruiert und eingebaut sein. Wenn der vollständige Sitz oder das Sitzpolster und/oder die Rückenlehne umgeklappt werden können, um den Zugang zum hinteren Teil des Fahrzeugs oder zum Lade- oder Gepäckraum zu ermöglichen, dann müssen die für diese Sitze vorgesehenen Sicherheitsgurte, nachdem diese Sitze zurückgeklappt und wieder in die richtige Stellung gebracht wurden, ohne Weiteres benutzbar sein oder nach den Angaben in der Fahrzeug-Bedienungsanleitung ohne besondere Einweisung oder Übung von einer Person leicht unter oder hinter dem Sitz hervorgezogen werden können.“

In Abschnitt 8.3 „Spezielle Vorschriften für starre Teile von Sicherheitsgurten oder Rückhaltesystemen“ wird weiter ausgeführt:

- „8.3.1. Durch starre Teile wie Verschlüsse, Verstelleinrichtungen und Befestigungsbeschläge darf die Verletzungsgefahr für den Benutzer oder andere Fahrzeuginsassen bei einem Unfall nicht erhöht werden.
- 8.3.2. Der Gurtverschlussöffner muss für den Benutzer deutlich zu erkennen sein, sich in seiner Reichweite befinden und so beschaffen sein, dass er nicht versehentlich geöffnet werden kann. Außerdem muss der Verschluss so angebracht sein, dass er für einen Retter, der die angegurtete Person in einem Notfall aus dem Gurt lösen muss, leicht erreichbar ist. Der Verschluss muss so angebracht sein, dass er, wenn er unbelastet oder durch die Masse des Benutzers belastet ist, von dem Benutzer mit einer einzigen,

einfachen Bewegung jeder Hand in einer Richtung geöffnet werden kann. Bei Sicherheitsgurten oder Rückhaltesystemen für vordere Außensitze muss außer bei Hosenträgergurten der Verschluss auch auf dieselbe Weise geschlossen werden können. Es ist sicherzustellen, dass die Breite der Berührungsfläche nicht kleiner als 46 mm ist, wenn der Benutzer mit dem Verschluss in Berührung kommt. Es ist sicherzustellen, dass die Berührungsfläche den Vorschriften des Absatzes 6.2.2.1 dieser Regelung entspricht, wenn der Benutzer mit dem Verschluss in Berührung kommt.

- 8.3.3. Ist der Gurt angelegt, dann muss er sich entweder automatisch so einstellen, dass er den Maßen des Benutzers entspricht, oder so konstruiert sein, dass die manuelle Verstelleinrichtung für den sitzenden Benutzer leicht erreichbar und zu benutzen ist. Außerdem muss er mit einer Hand gestrafft werden können, damit er dem Körperbau des Benutzers und der Stellung des Fahrzeugsitzes angepasst werden kann.
- 8.3.4. Sicherheitsgurte oder Rückhaltesysteme mit Aufrolleinrichtungen müssen so eingebaut sein, dass die Aufrolleinrichtungen richtig funktionieren und das Gurtband vorschriftsgemäß aufgerollt werden kann. Ist der Gurt mit einer Höhenverstelleinrichtung ausgestattet und zugleich eine flexible, nach der Schulterhöhe einstellbare Einrichtung vorhanden, so ist mindestens in der höchsten und niedrigsten Stellung zu prüfen, ob die Aufrolleinrichtung den Gurt nach dem Anschnallen automatisch der Schulter des Benutzers anpasst und ob sich die Schlosszunge nach dem Abschnallen aufrollt.“

Eine Ausstattung mit einer Sicherheitsgurt-Warneinrichtung ist für Sitze für Fahrzeuge zur Beförderung von Personen mit Behinderungen nicht erforderlich. (UNECE R 16.06, Abschnitt 8)

3.1.5 EG-Fahrzeuggenehmigungsverordnung

Für Fahrzeuge, die vor der Zulassung umgebaut werden, wird eine Genehmigung nach § 13 EG-FGV erforderlich. Die Anforderungen entsprechen den Anforderungen der VO (EU) 2018/858.²

3.1.6 Straßenverkehrsgesetz (StVG)

Für Kraftfahrzeuge, die zur Beförderung von Rollstühlen und ihren Insassen verwendet werden, gilt wie für alle anderen Kraftfahrzeuge, dass sie zur Teilnahme am Straßenverkehr zum Verkehr zugelassen sein müssen. (§ 1 Abs. 1 Satz 1 StVG)

3.1.7 Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung (StVZO)

Die Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung (StVZO) ist eine Ausführungsvorschrift des Bundes auf Grundlage des Straßenverkehrsgesetzes (StVG), welche „die Zulassung von Fahrzeugen zum Straßenverkehr einschließlich Ausnahmen von der Zulassung, die Beschaffenheit, Ausrüstung und Prüfung der Fahrzeuge“ regelt. (§ 6 Abs. 1 Nr. 2 StVG)

Die Zulassung von Neufahrzeugen (Typgenehmigung) erfolgt für den deutschen Markt generell auf Grundlage europäischer Rechtsnormen (vgl. Kapitel 3.1.1). Anforderungen an die Sicherheit und Ausstattung mit Sitzen, Sicherheitsgurten sowie Rückhaltesystemen sind

² Die VO (EU) 2018/858 hat zum 01.09.2020 die vormals geltende RL 2007/46/EG ersetzt (vgl. Kapitel 3.1.1).

entsprechend in der StVZO verankert. Dies betrifft auch Regelungen zu Rollstuhl-Rückhaltesystemen und Insassen-Rückhaltesystemen³ (vgl. § 35a Absätze 1-4a StVZO):

„[...]“

(2) Personenkraftwagen [...] mit einer durch die Bauart bestimmten Höchstgeschwindigkeit von mehr als 25 km/h müssen entsprechend den im Anhang zu dieser Vorschrift genannten Bestimmungen mit Sitzverankerungen, Sitzen und, soweit ihre zulässige Gesamtmasse nicht mehr als 3,5 t beträgt, an den vorderen Außensitzen zusätzlich mit Kopfstützen ausgerüstet sein.

(3) Die in Absatz 2 genannten Kraftfahrzeuge müssen mit Verankerungen zum Anbringen von Sicherheitsgurten ausgerüstet sein, die den im Anhang zu dieser Vorschrift genannten Bestimmungen entsprechen.

(4) Außerdem müssen die in Absatz 2 genannten Kraftfahrzeuge mit Sicherheitsgurten oder Rückhaltesystemen ausgerüstet sein, die den im Anhang zu dieser Vorschrift genannten Bestimmungen entsprechen.

(4a) Personenkraftwagen, in denen Rollstuhlnutzer in einem Rollstuhl sitzend befördert werden, müssen mit Rollstuhlstellplätzen ausgerüstet sein. Jeder Rollstuhlstellplatz muss mit einem Rollstuhl-Rückhaltesystem und einem Rollstuhlnutzer-Rückhaltesystem ausgerüstet sein. Rollstuhl-Rückhaltesysteme und Rollstuhlnutzer-Rückhaltesysteme, ihre Verankerungen und Sicherheitsgurte müssen den im Anhang zu dieser Vorschrift genannten Bestimmungen entsprechen⁴. Werden vorgeschriebene Rollstuhl-Rückhaltesysteme und Rollstuhlnutzer-Rückhaltesysteme beim Betrieb des Fahrzeugs genutzt, sind diese in der vom Hersteller des Rollstuhl-Rückhaltesystems, Rollstuhlnutzer-Rückhaltesystems sowie des Rollstuhls vorgesehenen Weise zu betreiben. Die im Anhang genannten Bestimmungen gelten nur für diejenigen Rollstuhlstellplätze, die nicht anstelle des Sitzplatzes für den Fahrzeugführer angeordnet sind. Ist wahlweise anstelle des Rollstuhlstellplatzes der Einbau eines oder mehrerer Sitze vorgesehen, gelten die Anforderungen der Absätze 1 bis 4 und 5 bis 10 für diese Sitze unverändert. Für Rollstuhl-Rückhaltesysteme und Rollstuhlnutzer-Rückhaltesysteme kann die DIN-Norm 75078-2:2015-04 als Alternative zu den im Anhang zu dieser Vorschrift genannten Bestimmungen angewendet werden.“

Ergänzend nennt die StVZO die Anforderungen bei Umbauten und Nachrüstungen, die im Zusammenhang mit der Beförderung von Rollstühlen in Kraftfahrzeugen stehen (§ 35a Abs. 4b StVZO). Die Vorschriftsmäßigkeit des vorgenommenen Ein- bzw. Umbaus der Zulassungsbehörde vom Halter des für die Rollstuhlbeförderung ausgerüsteten Fahrzeuges nachzuweisen. Die Vorschriftsmäßigkeit der Einrichtungen (Betriebslaubnis) wird dann in der Zulassungsbescheinigung vermerkt:

„(4b) Der Fahrzeughalter hat der Zulassungsbehörde unverzüglich über den vorschriftsgemäßen Einbau oder die vorschriftsgemäße Änderung eines Rollstuhlstellplatzes, Rollstuhl-Rückhaltesystems, Rollstuhlnutzer-Rückhaltesystems sowie deren Verankerungen und Sicherheitsgurte ein Gutachten gemäß § 19 Abs. 2 Satz 5 Nummer 1 in Verbindung

³ In der StVZO wird der Begriff „Rollstuhl-Rückhaltesystem“ verwendet. Im Bericht wird grundsätzlich einheitlich der Begriff „Insassen-Rückhaltesystem“ aus der DIN 75078-2 verwendet, um die Verständlichkeit des Textes zu erhöhen.

⁴ Hinweis: Die StVZO verweist im Anhang auf die VO (EU) 214/2014, die allerdings nicht mehr in Kraft ist und durch die VO (EU) 2018/858 (vgl. Kapitel 3.1.1) ersetzt wurde.

mit § 21 Abs. 1 oder einen Nachweis gemäß § 19 Abs. 3 Nummer 1 bis 4 vorzulegen. Auf der Grundlage des Gutachtens oder des Nachweises vermerkt die Zulassungsbehörde in der Zulassungsbescheinigung Teil I das Datum des Einbaus oder der letzten Änderung.“

Die Rückhaltesysteme für Rollstühle und ihre Insassen, ihre Verankerungen und Sicherheitsgurte müssen generell mindestens den Anforderungen der UNECE R 14.07, der UNECE R 16.06 sowie der ISO 10542-1 entsprechen (vgl. dazu auch Kapitel 3.1.1). Für die Rückhaltesysteme können alternativ die Anforderungen der DIN 75078-2 angewendet werden (vgl. § 35a Abs. 4a StVZO).⁵ Zu beachten ist, dass es sich um einen statischen Verweis auf die Ausgabe 2015 der Norm handelt, die inzwischen in der Ausgabe 2023 vorliegt.

Entsprechen die genannten Teile den Anforderungen der Norm, kann die Übereinstimmung des Fahrzeuges (Zuordnung zur Fahrzeugkategorie nach DIN 75078-1) mit den jeweiligen Abschnitten der Norm vom Individualisierer⁶ mittels eines Übereinstimmungszertifikats bescheinigt werden (DIN 75078-1, Abschnitt 5.10).⁷ Ein Muster für dieses Zertifikat enthält DIN 75078-1 in Anhang A.

3.1.8 Personenbeförderungsgesetz (PBefG)

Zum 1. August 2021 sind mit einer Novellierung des Personenbeförderungsgesetzes (PBefG) für den Taxi- und Mietwagenverkehr neue Bestimmungen hinsichtlich der Barrierefreiheit der Fahrzeuge in Kraft getreten (§ 64c PBefG). Bezüglich einer rollstuhlgerechten Ausstattung der Fahrzeuge wird auf die Vorgaben des § 35a Abs. 4a StVZO verwiesen (vgl. Kapitel 3.1.7).

Damit bestehen für diese Fahrzeuge lediglich Vorgaben für die Rückhaltesysteme für Rollstuhl und Insassen. Weitere Aspekte eines rollstuhlgerechten Fahrzeuges, wie sie beispielsweise in der DIN 75078-1 aufgeführt sind, fehlen. Dies betrifft unter anderem Anforderungen an Rampen oder Lifte sowie Mindestanforderungen für Innenraummaße. Dies kann beispielsweise dazu führen, dass Fahrgäste mit Rollstuhl nicht adäquat befördert werden können, da die Kopffreiheit im Fahrzeug für aufrechtes Sitzen im Rollstuhl zu gering ist.

⁵ Hinweis: Für Fahrzeuge, die bis einschließlich 31. August 2017 umgerüstet wurden, galten die Anforderungen als erfüllt, wenn ersatzweise zur DIN 75078-2:2015-04 die DIN-Norm 75078-2:1999-10 angewendet wurde. (§ 72 Absatz 2 StVZO).

⁶ Das sind z. B. Umbauer oder Aufbauhersteller.

⁷ In der DIN 75078-1:2023-01 ist dies unter Abschnitt 5.10 aufgeführt.

3.1.9 Verordnung über den Betrieb von Kraftfahrunternehmen im Personenverkehr (BOKraft)

Wird ein Fahrzeug im Schüler-Spezialverkehr eingesetzt, ist an der Stirn- und Rückseite des Fahrzeugs ein Schulbus-Schild (Bild 3-1) nach Anlage 4 BOKraft anzubringen (vgl. § 33 Abs. 4 BOKraft).



Bild 3-1: Fahrzeug im Schüler-Spezialverkehr mit Schulbus-Schild gemäß BOKraft an der Stirnseite sowie Linienbezeichnung (Foto: Dominik Schmitz/LVR-ZMB)

3.1.10 Technische Regeln

Die genannten Anforderungen an die zur Rollstuhlbeförderung eingesetzten Kraftfahrzeuge der Klasse M1 werden durch Technische Regeln konkretisiert. Diese normativen Regelungen beschreiben Sicherheitsempfehlungen nach wissenschaftlichen und praktischen Erkenntnissen. Zunächst ist festzuhalten, dass Technische Regelwerke (z. B. DIN-Normen) grundsätzlich keinen Gesetzescharakter, sondern Empfehlungscharakter haben. Zudem können sie, müssen aber nicht allgemein anerkannte Regeln der Technik darstellen. Die in den Normen aufgeführten Lösungsansätze werden grundsätzlich als geeignet betrachtet, die gesetzlich definierten Anforderungen zu erfüllen.

Im Zusammenhang mit der Beförderung von Personen, die in ihrem Rollstuhl sitzend, befördert werden, spielen folgende Normen eine wesentliche Rolle bezüglich der Anforderungen an das Fahrzeug sowie Sicherheitseinrichtungen:

- ISO 10542-1,
- Normenreihe DIN 75078 sowie
- DIN EN 1756-2.

Die Normen werden im Folgenden kurz vorgestellt. Details zu den Festlegungen werden im Zusammenhang mit der Beschreibung der technischen Umsetzung in der Praxis im Kapitel 4 dargestellt.

3.1.10.1 ISO 10542-1

In Teil 1 der ISO 10542 (ISO 10542-1) sind Anforderungen an Konstruktion und Leistung sowie die zugehörigen Prüfverfahren für Rollstuhl- und Insassenrückhaltesysteme festgelegt, die für besetzte Rollstühle verwendet werden, die in Fahrtrichtung im Fahrzeug gesichert werden sollen. Weiterhin werden Anforderungen an die Produktkennzeichnung sowie hinsichtlich von Anweisungen und Warnhinweisen des Herstellers aufgeführt.

Derzeit (Stand September 2022) liegt die ISO 10542-1 mit Ausgabedatum 2012 vor, im Jahr 2013 ergänzt durch ein Korrekturblatt (ISO 10542-1/Cor. 1). Ergänzend liegt ein finaler Ent-

wurf für ergänzende Anhänge vor (Annexes K, L, M) der ISO vor (ISO 10542-1/FDAM 1), der für weitere Aspekte Anforderungen und Prüfverfahren beschreibt (z. B. für im Fahrzeug montierte Kopfstützen und für die Evaluation der Auswirkungen auf die Rückhaltesystem bei Heck- und Frontalaufprall des Fahrzeugs).

3.1.10.2 DIN 75078-1 und DIN 75078-2

Die Normen der Reihe DIN 75078 werden vom Arbeitsausschuss NA 053-01-07 AA „Kraftfahrzeuge zur Beförderung mobilitätsbehinderter Personen“ im DIN-Normenausschuss Rettungsdienst und Krankenhaus (NARK) erarbeitet. Die Normenreihe umfasst zwei Teile:

- DIN 75078-1 legt Anforderungen an Kraftfahrzeuge mit maximal neun Sitzplätzen zur Beförderung mobilitätseingeschränkter Personen (KMP) fest.
- DIN 75078-2 legt Anforderungen an Kraftfahrzeuge zur Beförderung mobilitätseingeschränkter Personen (KMP) bezüglich der Insassen- und Rollstuhlrückhaltesysteme, an die Rückhaltesysteme selbst sowie an Rollstühle fest.

Beide Normen wurden im Dezember 2022 mit Ausgabedatum Januar 2023 veröffentlicht.

Die Anforderungen gelten für Kraftfahrzeuge der Klasse M1 (vgl. Kapitel 2.1), wobei die DIN 75078-1 eine eigene Kategorisierung in Abhängigkeit der maximalen Anzahl der regulären Sitzplätze und Rollstuhlplätze im Fahrzeug vornimmt (DIN 75078-1, Abschnitt 5.4.2):

- „Typ A: Kraftfahrzeuge mit höchstens neun zugelassenen Sitzplätzen inklusive Fahrer zur Beförderung mobilitätseingeschränkter Personen; Dieser Fahrzeugtyp verfügt über keinen Rollstuhlplatz und dementsprechend über kein Rollstuhl- und Insassen-Rückhaltesystem. Insofern können Rollstuhlnutzende nur sicher befördert werden, wenn diese ihren Rollstuhl verlassen können und sich auf einen regulären Fahrzeugsitz umsetzen. Wird der Rollstuhl im Fahrzeug transportiert, ist dieser im Laderaum des Fahrzeugs unterzubringen und ggf. zu sichern (Ladungssicherung).
- Typ B1: Kraftfahrzeuge mit höchstens sieben zugelassenen Sitzplätzen inklusive Fahrer und Rollstuhlplatz zur Beförderung mobilitätseingeschränkter Personen und einer rollstuhlgebundenen Person (z. B. Stadtlieferwagen mit Heckausschnitt);
- Typ B2: Kraftfahrzeuge mit mehr als sieben zugelassenen Sitzplätzen inklusive Fahrer und Rollstuhlplatz zur Beförderung mobilitätseingeschränkter Personen und einer rollstuhlgebundenen Person (z. B. Kleinbus mit oder ohne Heckausschnitt);
- Typ C: Kraftfahrzeuge mit höchstens neun zugelassenen Sitzplätzen inklusive Fahrer und Rollstuhlplätzen zur Beförderung mobilitätseingeschränkter Personen und zwei oder mehr rollstuhlgebundenen Personen.“

In Anhang B, Tabelle B.1 der Norm werden für alle vier Fahrzeugkategorien allgemeine und spezielle Anforderungen bezüglich der Ausstattung der Fahrzeuge vergleichend aufgeführt.⁸ Die Entscheidung für einen Fahrzeugtyp stellt u. U. eine Grundsatzentscheidung für die Ausschreibung oder Beschaffung dar. Entscheidungshilfen werden im Kapitel 4.1 beschrieben.

Die DIN 75078-2 beschreibt sicherheitstechnische Anforderungen und Prüfverfahren für Fahrzeugverankerungen für das Rollstuhl-Rückhaltesystem (RRS) und das Insassen-Rück-

⁸ Aus Gründen der Anschaulichkeit werden die für die Aufgabenstellung relevanten Ausstattungsmerkmale im Kapitel 4 „Technische Umsetzung der Rollstuhlbeförderung“ aufgeführt.

haltesystem (IRS)⁹ sowie Anforderungen an den Rollstuhl selbst (vgl. Kapitel 3.2.3). Dabei wird bezüglich der Prüfverfahren auch auf Anforderungen aus UNECE R 14.07 und UNECE R 16.06 verwiesen. Komponenten des Rückhaltesystems, welche die Anforderungen nach ISO 10542-1 erfüllen, dürfen ebenso verwendet werden.

3.1.10.3 DIN 1756-2

Die DIN EN 1756-2 legt Anforderungen zur Prüfung von Hubladebühnen¹⁰ (im Folgenden: Hebeplattformen), die an Kraftfahrzeugen für die Personenbeförderung angebracht sind, fest und macht Sicherheitsangaben für ihren Einsatz.¹¹ Hebeplattformen dienen zur Überwindung von Höhenunterschieden zwischen Straße und Fahrzeugfußboden und ermöglichen beispielsweise Rollstuhlnutzenden das Einsteigen in das Fahrzeug oder das Aussteigen aus dem Fahrzeug. Konkrete Anforderungen an Hebeplattformen und Beispiele sind in diesem Bericht im Kapitel 4.3.2 aufgeführt.

3.2 Anforderungen an Rollstühle

3.2.1 Verordnung (EU) 2017/745 (Medizinprodukteverordnung)

Bei einem Rollstuhl handelt es sich um ein Medizinprodukt im Sinne der VO (EU) 2017/745 (Medizinprodukteverordnung). Diese ist am 25. Mai 2017 in Kraft getreten und nach einer vierjährigen Übergangszeit seit dem 26. Mai 2021 verpflichtend anzuwenden. Sie hat die frühere Medizinprodukterichtlinie RL 93/42/EWG bzw. die RL 2007/46/EG abgelöst.¹² In den Mitgliedstaaten der Europäischen Union gilt die Verordnung unmittelbar und muss demzufolge nicht erst in nationales Recht umgesetzt werden.

Als Medizinprodukt muss ein Rollstuhl verbindlich festgelegte Kriterien für eine sichere Verwendung erfüllen. Rollstühle zählen allerdings zu Medizinprodukten mit einem geringen Risikopotenzial und werden von den vier Klassen, denen Medizinprodukte zugeteilt werden können, der Klasse I zugeordnet. Damit das Produkt in Verkehr gebracht und betrieben werden darf und der Anwender die Konformität mit den gesetzlichen Anforderungen erkennt, muss das Produkt mit einer CE-Kennzeichnung versehen werden. Dafür muss eine Konformitätsbewertung durchgeführt werden.

Medizinprodukte der (einfachen) Klasse I unterliegen nicht der Notwendigkeit einer Bewertung durch eine benannte Stelle („notified bodies“). Die Konformitätserklärung kann der Hersteller in eigener Verantwortung erstellen und erklären, dass sein Produkt den grundlegenden Sicherheits- und Leistungsanforderungen des Anhang I der VO (EU) 2017/745 unterliegt und entspricht (vgl. Medical Device Coordination Group Dezember 2019). Dabei können harmonisierte Normen zur Beurteilung herangezogen werden. Erfüllt der Rollstuhl die in den Normen genannten Anforderungen, besteht eine Konformität mit den gesetzlichen Anforderungen. Zur Vereinfachung der Erklärung und Erläuterung werden

⁹ In früheren Ausgaben der Norm als Personenrückhaltesystem (PRS) bezeichnet. In diesem Bericht wird einheitlich der Begriff Insassen-Rückhaltesystem (IRS) gemäß DIN 75078 verwendet.

¹⁰ Im weiteren Bericht wird einheitlich der Begriff „Hebeplattformen“ verwendet, welchen die DIN 75078-1 auführt

¹¹ Vgl. Anwendungsbereich der Norm.

¹² Hinweis: Mit der Einführung der neuen VO (EU) 2017/745 über Medizinprodukte wurden umfangreiche Anpassungen des nationalen Medizinprodukterechts notwendig. Für Hersteller von Medizinprodukten gelten durch die neue Medizinprodukteverordnung VO (EU) 2017/745 auch neue Anforderungen. In Bezug auf Rollstühle als Medizinprodukt ergaben sich jedoch keine nennenswerten Änderungen.

in der Konformitätserklärung in der Regel die harmonisierten Normen, die der Einstufung zugrunde liegen, in einer Auflistung aufgeführt.

3.2.2 ISO 7176-19

Die internationale Normenreihe ISO 7176 befasst sich in über 20 Teilnormen mit Prüfmethoden und Anforderungen zur Prüfung von muskelkraftbetriebenen und elektrischen Rollstühlen (einschließlich von Elektromobilen). Die ISO-Standards machen beispielsweise Vorgaben zur Bestimmung der Grundmaße, der Masse und des Wenderaumes von Rollstühlen. Weiterhin werden Prüfvorgaben zur statischen und dynamischen Stabilität sowie für die Dokumentation und Kennzeichnung von Rollstühlen beschrieben (vgl. Berlin Cert 2021).

Von besonderer Relevanz im Zusammenhang mit der Beförderung von Rollstühlen in Kraftfahrzeugen ist die ISO 7176-19 „Wheelchairs – Part 19: Wheeled mobility devices for use as seats in motor vehicles“¹³. Diese beschreibt die Anforderungen an Rollstühle, um diese als Fahrzeugsitz verwenden zu können und Rollstühle und ihre Insassen in Kraftfahrzeugen sicher befördern zu können.

Die Sicherheit bei der Beförderung eines Rollstuhlnutzenden sitzend in seinem Rollstuhl in einem Kraftfahrzeug ist durch ein kombiniertes Rollstuhl-Rückhaltesystem (RRS) und Insassen-Rückhaltesystem (IRS) herzustellen. Die sichere Verwendung eines kombinierten RRS und IRS erfordert eine Eignungsprüfung und Freigabe des Rollstuhls zur Verwendung als Fahrzeugsitz durch den Rollstuhlhersteller (DIN EN 12183, Abschnitt 8.1.2, DIN EN 12184, Abschnitt 8.2.2). Der Rollstuhl muss für die Freigabe die Leistungsanforderungen der Prüfnorm ISO 7176-19 erfüllen. Dafür muss in einem sogenannten Crash Test nachgewiesen werden, dass der Rollstuhl bei der Verwendung als Sitz in einem Kraftfahrzeug in der Lage ist, Kräften bei starker Verzögerung zu widerstehen.¹⁴ Konkrete Anforderungen bezüglich der aufzubringenden Kräfte werden in der ISO 7176-19 definiert.

Der Crash Test für Rollstühle orientiert sich an den Crash Tests der Automobilindustrie. Die Rollstühle werden während des Crash Tests auf einer Prüfanlage mit einer Geschwindigkeit von 48 km/h und einer Aufprallverzögerung von 20 g getestet (Bild 3-2). Mit dem Crash Tests wird lediglich ein Frontalaufprall simuliert. Es hat sich gezeigt, dass durch einen Frontalaufprall mehr als 50 % aller schweren Verletzungen bei den Fahrzeuginsassen verursacht werden. (ISO 7176-19, Introduction) Insofern ist der Sicherheitsgewinn hier besonders groß. Erfüllt der Rollstuhl die Anforderungen, ist an diesem eine entsprechende Kennzeichnung anzubringen.

Rollstühle werden in der Regel serienmäßig hergestellt. Das Basisprodukt kann zusätzliche individuelle Anpassungen erhalten. Teilweise werden Rollstühle auch direkt für individuelle Bedürfnisse gefertigt (vgl. Weege, Kraft 2015, S. 215). Diese individuellen Anpassungen können sich auf die Zertifizierungen des Rollstuhls auswirken. Der Nachweis, dass die Anforderungen an die Stabilität auch mit den Anpassungen erfüllt sind, ist dann gegebenenfalls erneut beizubringen.

¹³ Rollstühle – Teil 19: Mobilitätseinrichtungen (Rollstühle) zur Anwendung als Sitz in Motorfahrzeugen.

¹⁴ Rollstühle, die in den USA hergestellt werden, werden nach den Crash Test Anforderungen der US-Norm ANSI/RESNA WC19 geprüft. Die Anforderungen entsprechen im Wesentlichen der ISO/DIS 7176-19.



Bild 3-2: Dynamische Testanlage zur Überprüfung von Anforderungen an Rollstühle gemäß DIN 75078-2 oder ISO 7176-19 (Foto: Boenke)

3.2.3 DIN 75078-2

Neben Anforderungen an die Rückhaltesysteme für die Sicherung von Rollstühlen und deren Insassen (vgl. DIN 75078-1, Abschnitt 3.1.10) stellt die DIN 75078-2 Anforderungen an den zu transportierenden Rollstuhl. Dabei sind grundsätzlich die Anforderungen nach ISO 7176-19 einzuhalten, sofern die DIN 75078-2 keine anderen Definitionen formuliert (vgl. DIN 75078-2, Abschnitt 4.4) Zu folgenden Elementen und Merkmalen sind Anforderungen aufgeführt:

- Zur Nachrüstung eines Kraftknotenadapters,
- zu den Rollstuhlverankerungen (vgl. auch ISO 7176-19),
- zur Geometrie der Führung des Beckengurts und
- zur Kennzeichnung des Rollstuhls für die Befestigungspunkte (vgl. auch ISO 7176-19).

Details zur technischen Umsetzung in der Betriebspraxis werden im Kapitel 4 in diesem Bericht beschrieben.

3.2.4 DIN EN 12183 und DIN EN 12184

Die beiden europäischen Normen legen unter anderem Anforderungen und Prüfverfahren fest für

- Muskelkraftbetriebene Rollstühle mit und ohne elektrischen Zusatzantrieb, die für die Beförderung einer Person mit einem Höchstgewicht von 250 kg bestimmt sind (DIN EN 12183) sowie
- Elektrorollstühle mit einer Höchstgeschwindigkeit von 20 km/h, die für die Beförderung einer Person mit einem Höchstgewicht von 300 kg bestimmt sind (DIN EN 12184).

Werden die Anforderungen der jeweiligen Norm bei einem Rollstuhl berücksichtigt, kann die Konformität mit den Vorgaben der Medizinprodukteverordnung VO (EU) 2017/745 (vgl. Kapitel 3.2.1) angenommen werden.

Wesentliche Teile der Norm beschäftigen sich mit Bauteileigenschaften, Antriebs- und Bremssystemen, dem Leistungsverhalten und den Fahreigenschaften. Daher besitzen die Normen eine untergeordnete Bedeutung im Zusammenhang mit der Beförderung von Rollstühlen in Kraftfahrzeugen. In den Normen sind wenige Hinweise zur Verwendung des Rollstuhls als Fahrzeugsitz aufgeführt. Für grundsätzliche Anforderungen an die Stabilität des Rollstuhls verweisen die beiden Normen auf die ISO 7176-19 (vgl. Kapitel 3.2.2).

Der Anwendungsbereich der DIN EN 12184 schließt neben den Elektrorollstühlen auch Elektromobile ein. Es gelten insofern grundsätzlich dieselben Anforderungen an Leistung und Bauteile für die beiden Hilfsmittelarten. In der Praxis ergibt sich hinsichtlich der Beförderung der Nutzenden allerdings ein wesentlicher Unterschied. Im Gegensatz zu den Elektrorollstühlen wird für die Nutzung von Elektromobilen seitens der Krankenkassen eine Restgehfähigkeit vorausgesetzt (Rehadat 2022). Insofern sind Personen mit einem Elektromobil immer in der Lage, sich auf einen regulären Fahrzeugsitz umzusetzen. Da insofern kein Anlass besteht, Elektromobile als Fahrzeugsitz zu verwenden, verzichten die Hersteller auf den Crash-Test nach ISO 7176-19 (vgl. Kapitel 3.2.2) und müssen keine Befestigungspunkte für das Rückhaltesystem kennzeichnen.

Das Elektromobil wird dann unbesetzt am Rollstuhlstellplatz bzw. im Laderaum des Fahrzeugs abgestellt und muss dort gesichert werden. Dazu sollten Anschlagmittel zur Ladungssicherung und nicht das Rollstuhl-Rückhaltesystem verwendet werden, um Schäden am RRS und am Hilfsmittel zu vermeiden.

3.2.5 Kennzeichnung der Befestigungspunkte am Rollstuhl

Gemäß DIN EN 12183, Abschnitt 12.3 bzw. DIN EN 12184, Abschnitt 13.3 sind Rollstuhlhersteller des gesamten europäischen Raumes seit dem Jahr 2009 dazu verpflichtet, einem Rollstuhlnutzenden unter anderem folgende Angaben über den Rollstuhl zur Verfügung zu stellen:

- Sofern der Hersteller angibt, dass der Rollstuhl in einem Kraftfahrzeug als Fahrzeugsitz verwendet werden kann, muss dieser Angaben zur Befestigungsmethode des Rollstuhl- und Insassen-Rückhaltesystems sowie Empfehlungen für geeignete Anbindungen und Rückhaltesysteme machen.
- Für die Lage der Befestigungspunkte für den Rollstuhl und das Benutzer-Rückhaltesystem bei Rollstühlen, deren vorgesehener Gebrauch die Verwendung als Sitz in einem Kraftfahrzeug beinhaltet, ist eine dauerhafte Kennzeichnung erforderlich. (DIN EN 12183, Abschnitt 12.5).
- Je nach Bauart des Rollstuhls kann es erforderlich sein, dass ein Rollstuhl statt mit einem 4-Punkt-Gurtsystem mit einem 6-Punkt-Gurtsystem befestigt werden muss. Der Aufkleber ist dann an den vorderen und hinteren Befestigungspunkten entsprechend am Rollstuhl anzubringen.
- Die Befestigungspunkte sollten gut erkennbar und erreichbar sein, um eine Verwechslungsgefahr bei der Handhabung ausschließen zu können.

Die Kennzeichnung der Befestigungspunkte für die Rollstuhlverankerung erfolgt durch Kennzeichnung mit Symbolen am Rollstuhl (Bild 3-3). Bei einem Rollstuhl nach ISO 7176-

19, ist das Symbol „Karabiner“ ausreichend, der Hinweis auf die Prüfnorm ist optional. Bei einem Rollstuhl nach DIN 75078-2 ist das Symbol zusätzlich mit den Angaben „DIN 75078-2“ und „ISO 7176-19“ zu versehen.



Bild 3-3: Plakette für die Kennzeichnung der Befestigungspunkte für das RRS am Rollstuhl
(Quelle: MEYRA GmbH)

Sofern der Hersteller angibt, dass der Rollstuhl nicht als Sitz in einem Kraftfahrzeug zu verwenden ist, muss durch einen Warnhinweis zusammen mit einem Symbol (Bild 3-4) darauf hingewiesen werden (DIN EN 12183, Abschnitt 12.5.c bzw. DIN EN 12184, Abschnitt 13.5.c). Das Symbol am Rollstuhl muss einen Durchmesser von mindestens 15 mm aufweisen. Die Anbringung des Warnhinweises am Rollstuhl kann beispielsweise neben dem Typschild erfolgen.



Bild 3-4: Symbol für Rollstühle, die nicht für den Gebrauch als Sitz in einem Kraftfahrzeug geeignet sind
(Quelle: BAST)

Rollstuhlmodelle, die vor Ausgabe der entsprechenden Normen im Einsatz waren, sind naturgemäß generell nicht mit einem Hinweis versehen, da die Prüfanforderung auf die Crash-Tauglichkeit mit 20 g nicht bestand. Für diese Rollstuhlmodelle besteht ggf. die Möglichkeit, ein Kraftknotensystem nachzurüsten. Dafür muss die Prüfung der nach ISO 7176-19 erforderlichen Stabilität für eine Verwendung als Fahrzeugsitz erfolgen. Diese Prüfung kann vom Hersteller des Rollstuhls oder durch den Hersteller des Kraftknotensystems durchgeführt werden (vgl. Kapitel 3.2.2).

3.3 Anforderungen an unternehmerisch Verantwortliche

Neben technischen Anforderungen an die im Rahmen der Rollstuhlbeförderung eingesetzten Fahrzeuge und Rollstühle, bestehen auch konkrete Anforderungen an den Unternehmer oder die Unternehmerin des Fahrdienstes, beispielsweise in der Verantwortung als Halterin oder Halter der eingesetzten Kraftfahrzeuge oder der Auswahl geeigneten Fahrpersonals.

3.3.1 Straßenverkehrsgesetz

Fahrpersonal, welches Kraftfahrzeuge zur Beförderung von Rollstuhlnutzenden auf öffentlichen Straßen bewegt, muss im Besitz einer gültigen Fahrerlaubnis sein (vgl. § 2 Abs. 1 StVG). Entsprechend stehen der Fahrzeughalter oder die Fahrzeughalterin in der Pflicht, die Fahrzeuge nur durch Fahrpersonal fahren zu lassen, welches eine solche Fahrerlaubnis vorweisen kann (§ 21 Abs. 1 und 2 StVG). Dabei sind auch temporäre Fahrverbote, die beispielsweise im Zusammenhang mit einer Ordnungswidrigkeit ausgesprochen wurden, eingeschlossen.¹⁵

Ein Unternehmer oder eine Unternehmerin hat sich daher, bevor ein Fahrzeug für die Dienstleistung überlassen wird, davon zu überzeugen, dass das Fahrpersonal über eine gültige Fahrerlaubnis verfügt. (vgl. Thüringer OLG 18.07.2006).

3.3.2 Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung

Ein Halter oder eine Halterin darf „die Inbetriebnahme eines Fahrzeugs nicht anordnen oder zulassen, wenn ihm bekannt ist oder bekannt sein muss, dass der Führer des Fahrzeugs nicht zu dessen selbständiger Leitung geeignet ist oder das Fahrzeug [...] oder die Besetzung nicht vorschriftsmäßig ist oder dass die Verkehrssicherheit des Fahrzeugs durch die Ladung oder die Besetzung leidet.“ (§ 31 Absätze 1 und 2 StVZO). Dies gilt auch, wenn ohne oder mit einer für den speziellen Fahrauftrag nicht ausreichenden Fahrerlaubnis gefahren wird. Daraus ergibt sich eine Verpflichtung des Unternehmers oder der Unternehmerin zur umfassenden Einarbeitung bzw. Einweisung des für die Rollstuhlbeförderung eingesetzten Personals (vgl. Kapitel 5.3).

„Die Halter von zulassungspflichtigen Fahrzeugen [...] haben ihre Fahrzeuge [...] in regelmäßigen Zeitabständen untersuchen zu lassen.“ (§ 29 Abs. 1 StVZO). Dabei gelten für Fahrzeuge, die im Rahmen der Beförderung von Rollstuhlnutzende eingesetzt werden¹⁶, strengere Regelungen als für privat genutzte Kraftfahrzeuge. Die für die Rollstuhlbeförderung eingesetzten Fahrzeuge müssen spätestens alle 12 Monate einer Hauptuntersuchung und einer Sicherheitsprüfung unterzogen werden. Dabei werden sie von einem amtlich anerkannten Sachverständigen oder Prüfer für den Kraftfahrzeugverkehr auf ihre Verkehrssicherheit, ihre Umweltverträglichkeit sowie auf Einhaltung der für sie geltenden Bau- und Wirkvorschriften überprüft.

¹⁵ In der Regel wird die Fahrerlaubnis in diesen Fällen eingezogen, sodass der Fahrzeuglenkende diese auf Verlangen nicht vorweisen kann.

¹⁶ Für Details zur Fahrzeugauswahl siehe Kapitel 3.3.3 (Fahrzeug-Zulassungsverordnung).

3.3.3 Fahrzeug-Zulassungsverordnung (FZV)

Analog zu den Vorgaben der StVZO sind Halter von zulassungspflichtigen Fahrzeugen im Sinne des § 3 Abs. 1 FZV und kennzeichenpflichtigen Fahrzeugen nach § 4 Abs. 2 und 3 Satz 2 FZV dazu verpflichtet, ihre Fahrzeuge auf eigene Kosten in regelmäßigen Zeitabständen untersuchen zu lassen (nach Maßgabe der Anlage VIII in Verbindung mit Anlage VIIIa). (§ 29 (1) StVZO)

Die Verwendung des Kraftfahrzeugs für Beförderungsdienstleistungen ist der Zulassungsbehörde anzuzeigen (§ 13 Abs. 2 FZV):

„Wer einen Personenkraftwagen verwendet

1. für eine Personenbeförderung, die dem Personenbeförderungsgesetz unterliegt,
2. für eine Beförderung durch oder für Kindergartenträger zwischen Wohnung und Kindergarten oder durch oder für Schulträger zum und vom Unterricht oder
3. für eine Beförderung von behinderten Menschen zu und von ihrer Betreuung dienenden Einrichtungen

hat dies vor Beginn und nach Beendigung der Verwendung der zuständigen Zulassungsbehörde unverzüglich schriftlich oder elektronisch anzuzeigen.“

Aufgrund der Nutzung des Fahrzeugs ergibt sich die Verpflichtung, alle zwölf Monate zur Hauptuntersuchung müssen (vgl. Kapitel 3.1.5). Die jährliche Hauptuntersuchung ist auch für Fahrzeuge verpflichtend, welche im sogenannten freigestellten Verkehr gemäß Freistellungs-Verordnung (FrStllgV) zum Personenbeförderungsgesetz betrieben werden.

3.3.4 Personenbeförderungsgesetz (PBefG)

Die Vorschriften des Personenbeförderungsgesetzes gelten für die entgeltliche oder geschäftsmäßige Beförderung von Personen mit Straßenbahnen, mit Oberleitungsomnibussen (Obussen) und mit Kraftfahrzeugen (§ 1 Abs. 1 PBefG und siehe Kapitel 6.5.5). Mit Bezug zur Aufgabenstellung (vgl. Kapitel 2) werden im Weiteren nur die Regelungen für Personenkraftwagen betrachtet. Personenkraftwagen im Sinne des PBefG sind „Kraftfahrzeuge, die nach ihrer Bauart und Ausstattung zur Beförderung von nicht mehr als neun Personen (einschließlich Führer) geeignet und bestimmt sind“ (§ 4 Abs. 4 Nr. 1 PBefG). Dies entspricht der Definition für Fahrzeugklasse M1 gemäß VO (EU) 2018/858.

Die Regelungen des PBefG greifen bei Personenkraftwagen i. S. d. Gesetzes nur für geschäftsmäßig tätige Fahrdienstleister und eine kleine Anzahl von Fahrzeugen im genehmigungspflichtigen Linienverkehr (z. B. Bürgerbusse) und damit nur für einen Teil der Beförderungsleistungen für Rollstuhlnutzende. Die überwiegende Zahl der Beförderungsfälle mit Personenkraftwagen wird durch Fahrdienstleister erbracht, für die eine Freistellung von den Regelungen des PBefG besteht (vgl. Abschnitt 3.3.6, FrStllgV). Wird eine Personenbeförderung nach § 2 PBefG durchgeführt, ist eine Genehmigungspflicht für die Personenbeförderung zwingend vorgeschrieben.

3.3.5 Verordnung über den Betrieb von Kraftfahrunternehmen im Personenverkehr (BOKraft)

Die Verordnung über den Betrieb von Kraftfahrunternehmen im Personenverkehr (BOKraft) gilt für Unternehmen, die Fahrgäste mit Kraftfahrzeugen oder Obussen befördern, soweit sie den Vorschriften des Personenbeförderungsgesetzes (PBefG) unterliegen. Greifen die Regelungen nach PBefG, sind Unternehmer bzw. Fahrzeughalter im Rahmen der Beförderung von Rollstuhlnutzenden in Kraftfahrzeugen an die Vorschriften der BOKraft gebunden.

Gemäß § 3 Abs. 1 BOKraft trägt die Unternehmensleitung zunächst die Verantwortung dafür, dass die Vorschriften der BOKraft eingehalten und die hierzu behördlich erlassenen Anordnungen befolgt werden. Weiterhin besteht die Pflicht der Unternehmensführung darin, das Unternehmen ordnungsgemäß zu führen. Dazu zählt auch, dass sich die Fahrzeuge und Betriebsanlagen in vorschriftsmäßigem Zustand befinden.

Demnach darf der Unternehmer „den Betrieb des Unternehmens nicht anordnen oder zulassen, wenn ihm bekannt ist oder bekannt sein muss, dass Mitglieder des Fahr- oder Betriebspersonals nicht befähigt und geeignet sind, eine sichere und ordnungsgemäße Beförderung zu gewährleisten.“ (§ 3 Abs. 1 BOKraft) Das eingesetzte Personal muss folglich sowohl sicher in der Bedienung der Fahrzeuge und deren Zusatzausrüstungen sein, als auch kompetent im Umgang mit den Fahrgästen, um eine sichere und ordnungsgemäße Beförderung von Personen im Rollstuhl sicherzustellen.

Weiterhin handelt ein Unternehmer oder eine Unternehmerin im Sinne des § 61 Abs. 1 Nr. 4 PBefG ordnungswidrig, wenn er oder sie vorsätzlich oder fahrlässig die Instandhaltungspflicht nach § 3 Abs. 1 Satz 2 BOKraft verletzt (§ 45 Abs. 1 Satz 1 BOKraft).

3.3.6 Freigestellte Verkehre nach der Freistellungs-Verordnung (FrStllgV)

Grundsätzlich bedarf jede „entgeltliche oder geschäftsmäßige Beförderung von Personen mit Kraftfahrzeugen“ einer Genehmigung nach dem Personenbeförderungsgesetz (vgl. dort die §§ 1 und 2 Abs. 1 PBefG und Kapitel 3.3.4). Die Genehmigung darf ausschließlich durch denjenigen beantragt werden, der die Beförderungsleistung als Unternehmer betreibt, und nur durch die dafür vorgesehene Genehmigungsbehörde erteilt werden. Deren Zuständigkeit wird durch das jeweilige Bundesland, in dem die Beförderung stattfindet, bestimmt (vgl. § 11 Abs. 1 PBefG). In Nordrhein-Westfalen nehmen diese Aufgabe z. B. die Regierungspräsidien wahr (vgl. § 2 Abs. 1 ZustVO-ÖSPV-EW).

Für bestimmte Beförderungsleistungen sind Ausnahmen von der Genehmigungspflicht zugelassen. Diese werden in der auf der Grundlage von § 57 Abs. 1 Nr. 8 PBefG erlassenen Freistellungs-Verordnung (FrStllgV) zusammengefasst. In § 1 Satz 1, Abs. 4 d), e) und g) FrStllgV wird darin u. a. die Beförderung

- für Schülerinnen und Schüler vom und zum Unterricht sowie
- von Personen mit körperlicher, geistiger oder seelischer Behinderung durch oder für die jeweiligen Aufgabenträger oder Einrichtungen

von den Vorschriften des Personenbeförderungsgesetzes freigestellt. Diese Beförderungsfälle werden deshalb „freigestellte Verkehre“ genannt.

Um die Ausnahmen von der Genehmigungspflicht nach PBefG zu rechtfertigen, müssen diese Beförderungsleistungen jedoch bestimmte Voraussetzungen erfüllen. So gilt die Befreiung von der Beförderungspflicht unter anderem nur dann, wenn die Kosten für die

Beförderungsleistung vollständig vom Auftraggeber der Beförderungsleistung oder einem Kostenträger übernommen werden (vgl. § 1 Satz 2 FrStllgV).

Es darf also nicht einmal eine anteilige Kostenbeteiligung der zu befördernden Personen vorliegen. Auch wenn Beförderungskosten dem zu Befördernden erst nachträglich erstattet werden, müssen sie vollumfänglich von dem jeweiligen Kostenträger getragen werden (Fielitz, Grätz 2021, Bd. 2 A1, Rn. 35). Die Freistellung gilt also nur für solche Beförderungsdienste, die von einem Dritten für den zu Befördernden bestellt und finanziert werden.

3.3.7 Betriebssicherheitsverordnung (BetrSichV)

„Bei Fahrzeugen, die seitens des Unternehmens für die Beförderung der Fahrgäste zur Verfügung gestellt und verwendet werden, handelt es sich um Arbeitsmittel, die unter den Anwendungsbereich der Betriebssicherheitsverordnung (BetrSichV) fallen. Ein unternehmerisch Verantwortlicher hat dafür zu sorgen, dass Fahrzeuge vor ihrer jeweiligen Verwendung durch Sichtprüfung und erforderlichenfalls durch eine Funktionskontrolle auf offensichtliche Mängel kontrolliert werden. Schutz und Sicherheitseinrichtungen sind dazu einer regelmäßigen Funktionskontrolle zu unterziehen (§ 4 Abs. 5 Satz 3 BetrSichV). Dies gilt auch bei Fahrzeugen, für die wiederkehrende Prüfungen durch eine zur Prüfung befähigte Person nach § 14 Abs. 2 BetrSichV vorgeschrieben sind. Werden Sicherheitseinrichtungen bzw. sicherheitsrelevante Fahrzeugteile elektronisch überwacht, genügt eine Prüfung anhand der Warn- und Kontrolleinrichtungen.“ (DGUV 2018: 6)

Die Prüfaufgaben können im Rahmen einer Unterweisung und Pflichtenübertragung an Mitarbeitende übertragen werden (vgl. dazu Kapitel 5.3).

Neben der Auswahl und dem Einsatz von geeignetem Fahrpersonal (vgl. Kapitel 3.4) sowie der vorschriftsmäßigen und sicheren Beladung und Besetzung der Fahrzeuge, sind unternehmerisch Verantwortliche auch für den Einsatz geeigneter Fahrzeuge sowie die Betriebssicherheit der Fahrzeuge verantwortlich. Hierfür haften diese entsprechend.

Gemäß § 10 BetrSichV liegt die Verantwortung für die regelmäßige Prüfung technischer Arbeitsmittel grundsätzlich beim Arbeitgeber. Dazu zählt beispielsweise auch die Prüfung der Einstiegshilfen in die Fahrzeuge (Auffahrampen und Hebeplattformen). Die Prüfung muss entsprechend dokumentiert und die Prüffristen (mindestens einmal jährlich) eingehalten werden. Damit soll sichergestellt werden, dass die Arbeitsmittel während der gesamten Verwendungsdauer den für sie geltenden Sicherheits- und Gesundheitsschutzanforderungen entsprechen und in einem sicheren Zustand erhalten werden. Hierfür hat der Arbeitgeber entsprechende Instandhaltungsmaßnahmen zu treffen.

Weiterhin heißt es in § 12 Abs. 1 BetrSichV, dass „bevor Beschäftigte Arbeitsmittel erstmalig verwenden, hat der Arbeitgeber ihnen ausreichende und angemessene Informationen anhand der Gefährdungsbeurteilung in einer für die Beschäftigten verständlichen Form und Sprache zur Verfügung zu stellen“. Dazu zählen

- vorhandene Gefährdungen bei der Verwendung von Arbeitsmitteln einschließlich damit verbundener Gefährdungen durch die Arbeitsumgebung,
- erforderliche Schutzmaßnahmen und Verhaltensregelungen und
- Maßnahmen bei Betriebsstörungen, Unfällen und zur Ersten Hilfe bei Notfällen.

Die Unterweisung der Beschäftigten hat vor Aufnahme der Verwendung von Arbeitsmitteln tätigkeitsbezogen durch den Arbeitgeber zu erfolgen. Diese muss regelmäßig, mindestens einmal jährlich, wiederholt und schriftlich dokumentiert werden.

Der Arbeitgeber hat vor der erstmaligen Benutzung des Arbeitsmittels eine schriftliche Betriebsanweisung für die Verwendung des Arbeitsmittels in einer für die Beschäftigten verständlichen Form und Sprache an geeigneter Stelle zur Verfügung zu stellen. Alternativ kann auch die mitgelieferte Gebrauchsanleitung oder Betriebsanleitung zur Verfügung gestellt werden (§ 12 Abs. 2 BetrSichV).

Sofern die Verwendung von Arbeitsmitteln mit besonderen Gefährdungen verbunden ist, muss der Arbeitgeber sicherstellen, dass ausschließlich hierzu beauftragte Beschäftigte die Arbeitsmittel verwenden (§ 12 Abs. 3 BetrSichV).

3.3.8 DGUV Vorschrift 70

Die Unfallverhütungsvorschrift „Fahrzeuge“ der Deutschen Gesetzlichen Unfallversicherung (DGUV Vorschrift 70, ehemals BGV D29) enthält eine Übersicht über relevante Informationen zur sicheren Bauweise und Ausrüstung sowie zum Betrieb, Instandhaltung und Warnkleidung bei Fahrzeugen, die zu Arbeitszwecken eingesetzt werden.

In § 34 der DGUV Vorschrift 70 heißt es beispielsweise:

„(1) Der Unternehmer hat dafür zu sorgen, dass die vom Hersteller mitgelieferten Betriebsanleitungen befolgt werden.

(2) Müssen zur Verhütung von Unfällen beim Betrieb von Fahrzeugen besondere Regeln beachtet werden, hat der Unternehmer Betriebsanweisungen in verständlicher Form und Sprache aufzustellen. Diese sind den Versicherten zur Kenntnis zu bringen.“

Neben § 31 StVZO (vgl. Kapitel 3.4.3) und § 3 BOKraft (vgl. Kapitel 3.4.4) ergibt sich eine Verpflichtung des Unternehmers zur umfassenden Einarbeitung bzw. Einweisung des Fahrer- bzw. Betriebspersonals auch aus § 35 DGUV Vorschrift 70. So darf gemäß § 35 Nr. 1 der Unternehmer mit dem selbständigen Führen von maschinell angetriebenen Fahrzeugen nur Versicherte beschäftigen,

1. „die das 18. Lebensjahr vollendet haben,
2. die körperlich und geistig geeignet sind,
3. die im Führen des Fahrzeuges unterwiesen sind und ihre Befähigung hierzu gegenüber dem Unternehmer nachgewiesen haben und
4. von denen zu erwarten ist, dass sie die ihnen übertragenen Aufgaben zuverlässig erfüllen.

Sie müssen vom Unternehmer zum Führen des Fahrzeuges bestimmt sein.“

3.3.9 Arbeitsmedizinische Untersuchung G25

Die Unternehmensleitung des Fahrdienstes trägt die Verantwortung, dass nur Personal die Fahraufgabe ausführt, welches für die Fahraufgabe geeignet ist. Gesundheitliche Aspekte spielen dabei eine wesentliche Rolle, da sie sicherheitsrelevant sein können und Gefahren nicht nur für das Fahrpersonal, sondern auch für Dritte (z. B. befördernde Personen im Fahrzeug) entstehen können. Die Eignung bzw. Tauglichkeit von Personal, welches Fahrdienstleistungen ausführt, ist für den Straßenverkehr sogar grundsätzlich vorgeschrieben, u. a. in §§ 11, 23 und 48 FeV sowie § 3 BOKraft.

Für Beschäftigte, die eine Fahr-, Steuer- oder Überwachungstätigkeit ausüben, kann die Eignung grundsätzlich durch eine arbeitsmedizinische Untersuchung, die sogenannte G25-Untersuchung, festgestellt werden (zu Informationen dazu siehe DGUV 2010). Zu den Tätigkeiten zählen beispielsweise das Führen von Kraftfahrzeugen, Schienenfahrzeugen, Flurförderfahrzeugen oder Hebefahrzeugen, die Steuerung von Regalbediengeräten sowie Überwachungstätigkeiten in Leitständen. Die G25-Untersuchung umfasst u. a. Seh- und Hörtests und ärztliche Untersuchungen zur Kontrolle des Herz-Kreislaufsystems sowie des Bewegungsapparates.

Nach dem aktuellen Rechtsverständnis greifen körperliche Eignungsuntersuchungen jedoch in das Persönlichkeitsrecht der Beschäftigten ein und dienen in erster Linie dem Informationsinteresse des Arbeitgebers. Sie bedürfen daher einer ausreichenden rechtlichen Grundlage – und zwar unabhängig davon, ob sie nur der Feststellung der Leistungsfähigkeit des Arbeitnehmers oder auch der Einhaltung von Verkehrssicherungspflichten des Arbeitgebers dienen. (Weyer 06.11.2019)

Eine entsprechende medizinische Untersuchung zur Tauglichkeit Fahrzeugführender ist daher nach dem Verkehrsrecht, beispielsweise bei Untersuchungen im Zusammenhang zur Erlangung eines Führerscheins zur Fahrgastbeförderung (Personenbeförderungsschein) verbindlich. Außerhalb derartiger verbindlicher Regelungen können die Untersuchungen den Mitarbeitenden lediglich empfohlen werden.

3.4 Anforderungen an das Fahrpersonal

3.4.1 Fahrerlaubnis-Verordnung (FeV)

Personen, die im Fahrdienst für ein Unternehmen tätig sind, müssen im Besitz einer gültigen und für diese Tätigkeit erforderlichen Fahrerlaubnis gemäß § 6 FeV sein. Dies ist für Kraftfahrzeuge der Klasse M1 mit maximal neun Sitzplätzen ein Führerschein der Klasse B. Die Fahrerlaubnis ist vom Fahrpersonal stets mitzuführen.

Nach § 48 Abs. 1 FeV bedarf es einer zusätzlichen Erlaubnis, „wer einen Krankenkraftwagen führt, wenn in dem Fahrzeug entgeltlich oder geschäftsmäßig Fahrgäste befördert werden, oder wer ein Kraftfahrzeug führt, wenn in dem Fahrzeug Fahrgäste befördert werden und für diese Beförderung eine Genehmigung nach dem Personenbeförderungsgesetz erforderlich ist.“

Gemäß § 48 Abs. 3 FeV ist die Erlaubnis durch einen Führerschein nach Muster 4 der Anlage 8 nachzuweisen (Führerschein zur Fahrgastbeförderung).

Wer folglich im Rahmen einer geschäftsmäßigen Tätigkeit im Fahrgastbetrieb tätig ist, braucht grundsätzlich zusätzlich zu seinem Pkw-Führerschein einen Führerschein zur Fahrgastbeförderung (auch: Personenbeförderungsschein). Eine Ausnahme besteht im Rahmen der Fahrten, bei denen das Fahrpersonal nach der Freistellungs-Verordnung (FrStiIlgV) von der Pflicht zum Erwerb des Personenbeförderungsscheins befreit ist. Unter diese Ausnahmeregelung fallen in der Regel die Fahrten im Schüler-Spezialverkehr oder zur Beförderung von Menschen mit Behinderungen durch Aufgabenträger oder Einrichtungen. (vgl. Kapitel 3.3.6). Dem Auftraggeber steht es allerdings frei, im Rahmen der Leistungsbeschreibung entsprechende Qualifikationen des Fahrpersonals zu fordern.

Für den Erwerb des Personenbeförderungsscheins sind die Voraussetzungen nach § 48 Abs. 4 FeV zu erfüllen. Dazu zählt u. a.:

- Mindestalter von 21 Jahren (Ausnahme: Krankenbeförderung sind ab 19 Jahren erlaubt);
- Führerschein der Klasse B seit mindestens zwei Jahren;
- Erweitertes Führungszeugnis;
- Nachweis über körperliche und geistige Eignung;
- Sehtest.

Der Personenbeförderungsschein kann für Auftraggeber demnach ein Element sein, gewisse Mindestanforderungen an das Fahrpersonal leicht überprüfen zu können.

Die Fahrerlaubnis zur Fahrgastbeförderung wird für eine Dauer von maximal fünf Jahren erteilt. Diese kann um bis zu fünf Jahre auf Antrag des Inhabers verlängert werden, wenn dieser (§ 48 (5) FeV)

1. „seine geistige und körperliche Eignung [...] nachweist,
2. nachweist, dass er die Anforderungen an das Sehvermögen [...] erfüllt und
3. durch Vorlage der Unterlagen [...] nachweist, dass er die Gewähr dafür bietet, dass er der besonderen Verantwortung bei der Beförderung von Fahrgästen gerecht wird.“

Für Personen ab dem 60. Lebensjahr werden für die Verlängerung strengere Maßstäbe angelegt (leistungs-psychologische Eignung).

3.4.2 Straßenverkehrs-Ordnung (StVO)

Die Straßenverkehrs-Ordnung macht Vorgaben hinsichtlich der Verwendung der Rückhaltesysteme (Gurte) im Fahrzeug (§ 21a Abs. 1 StVZO):

„Vorgeschriebene Sicherheitsgurte müssen während der Fahrt angelegt sein; dies gilt ebenfalls für vorgeschriebene Rollstuhl-Rückhaltesysteme und vorgeschriebene Rollstuhlnutzer-Rückhaltesysteme“.

3.4.3 Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung (StVZO)

„Wer ein Fahrzeug [...] führt, muss zur selbstständigen Leitung geeignet sein.“ § 31 Abs. 1 StVZO). Der Halter oder die Halterin hat sich von dieser Eignung zu überzeugen (vgl. Kapitel 3.3.2).

Weiterhin müssen vorgeschriebene Rollstuhl-Rückhaltesysteme und Insassen-Rückhaltesysteme, die während des Fahrzeugbetriebs genutzt werden, in der vom Hersteller des Rollstuhl-Rückhaltesystems, Insassen-Rückhaltesystems sowie des Rollstuhls vorgesehenen Weise betrieben werden. (§ 35a Abs. 4 a) StVZO) Hier hat in erster Linie das Fahrpersonal für die Sicherheit aller Fahrgäste zu sorgen und den vorschriftsmäßigen Einsatz der Rückhaltesystem sicherzustellen – anderenfalls droht ein Bußgeld (vgl. Kapitel 3.4.5).

Die Verantwortung für die Sicherheit der Fahrgäste liegt in letzter Instanz beim Fahrpersonal. Daher muss das Fahrpersonal eines Fahrdienstes vor Fahrtantritt stets überprüfen, dass alle Fahrgäste richtig gesichert sind. Dies unabhängig davon, ob sich der Fahrgast selbst angeschnallt hat oder durch eine Begleitperson bzw. vom Personal einer Einrichtung

angeschnallt wurde. Nur so kann sichergestellt werden, dass Sicherheitsgurte vorschriftsmäßig angelegt wurden und nicht beispielsweise verdreht sind, zu locker am Körper anliegen oder über Anbauteile des Rollstuhls (z. B. Armlehnen) führen.

3.4.4 Verordnung über den Betrieb von Kraftfahrunternehmen im Personenverkehr (BOKraft)

Die Verordnung über den Betrieb von Kraftfahrunternehmen im Personenverkehr (BOKraft) „gilt für Unternehmen, die Fahrgäste mit Kraftfahrzeugen oder Obussen befördern, soweit sie den Vorschriften des Personenbeförderungsgesetzes [vgl. Kapitel 3.3.4] unterliegen.“

In der BOKraft werden weitere Anforderungen an das Fahrpersonal definiert. In § 3 Abs. 1 Satz 3 BOKraft heißt es beispielsweise, dass das Fahrpersonal „fähig und geeignet sein [muss], eine sichere und ordnungsgemäße Beförderung zu gewährleisten“. Hierfür hat in erster Linie die unternehmerisch verantwortliche Person im Rahmen der Ausbildung des Fahrpersonals und weiterer Schulungen Sorge zu tragen (vgl. Kapitel 3.3.5). In diesem Zusammenhang sind vor allem Schulungen bezüglich der Sicherung der Rollstuhlinassen und ihrer Hilfsmittel zu nennen.

3.4.5 Bußgeldkatalog-Verordnung (BKatV)

Um den Schutz und die Sicherheit für Personen zu verbessern, welche ihren Rollstuhl während der Fahrt als Sitz im Fahrzeug verwenden, wurde die Bußgeldkatalog-Verordnung (BKatV) um einige neue Bußgeldtatbestände ergänzt. Diese gelten seit dem 1. Februar 2017. Demnach begeht derjenige fahrlässig eine Ordnungswidrigkeit, der ein vorgeschriebenes Rollstuhl-Rückhaltesystem oder Insassen-Rückhaltesystem während der Fahrt nicht angelegt hat (§ 49 Nr. 20a StVO). Diese neue Regelung richtet sich an den Fahrer bzw. die Fahrerin des Fahrzeugs (Ifd. Nr. 101.1 der Anlage der BKatV).

Weiterhin handelt ordnungswidrig im Sinne des § 24 StVG, wer vorsätzlich oder fahrlässig als Fahrer bzw. Halter nicht sichergestellt hat, dass das Rollstuhl-Rückhaltesystem oder Insassen-Rückhaltesystem in der vom Hersteller des jeweiligen Systems vorgesehenen Weise während der Fahrt betrieben wurde (Ifd. Nr. 203 e bzw. 203 f BKatV).

4 Technische Umsetzung der Rollstuhlbeförderung in Kraftfahrzeugen der Klasse M1

4.1 Grundsätzliche Überlegungen bezüglich des Einsatzzwecks des Fahrzeugs

Bevor Überlegungen hinsichtlich der Ausstattung des Fahrzeugs für eine sichere Beförderung von Personen sitzend im Rollstuhl getätigt werden, sollte grundsätzlich der Bedarf für ein entsprechend ausgerüstetes Fahrzeug geklärt werden. Sind keine Personen im Rollstuhl sitzend zu befördern bzw. können diese Personen aus dem Rollstuhl oder vom Elektromobil auf einen regulären Fahrzeugsitz umsetzen, können die Hilfsmittel als Ladung im Gepäckraum gesichert transportiert werden (vgl. Bild 4-1). Entsprechend reicht in diesem Fall ein Fahrzeug Typ A gemäß DIN 75078-1 (vgl. Kapitel 3.1.10.2 und Anhang A).

Kann die Person nicht aus dem Rollstuhl umgesetzt werden, ist ein entsprechendes Fahrzeug zur Beförderung von Personen sitzend im Rollstuhl erforderlich. Des Weiteren stellen sich Fragen nach der ordnungsgemäßen Sicherung des Rollstuhls (Bild 4-1).

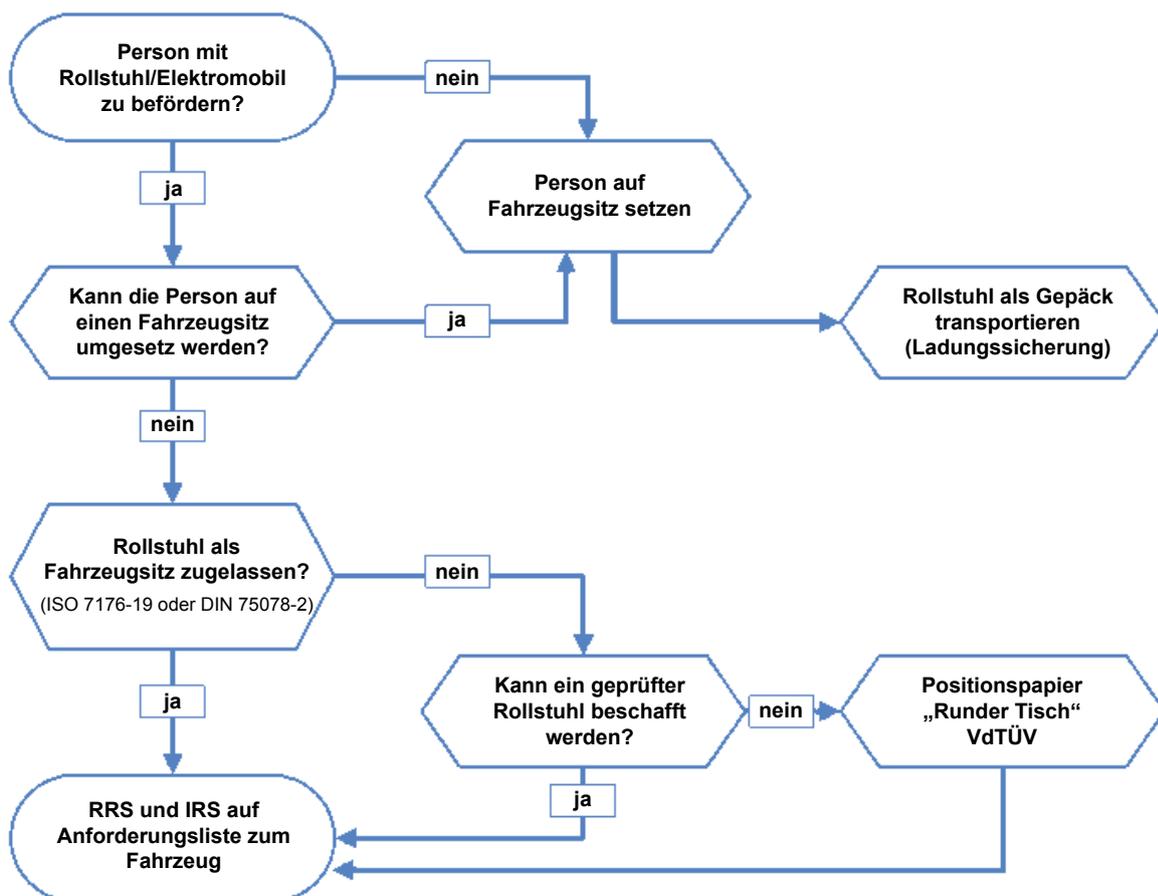


Bild 4-1: Entscheidungshilfen bezüglich der Beförderung von Personen mit Rollstuhl in einem Kraftfahrzeug

Im Folgenden wird beschrieben, wie die gewünschte Beförderung von Rollstuhlnutzenden und weiteren Menschen mit Mobilitätseinschränkungen in Fahrzeugen der Klasse M1 in der Praxis technisch sicher realisiert werden kann. Grundlage für die Ausführungen stellen dabei die gesetzlichen und normativen Regelungen dar (Kapitel 3). Ergänzend werden darüberhinausgehende Lösungsansätze aufgeführt, die sich in der Betriebspraxis als empfehlenswert herausgestellt haben.

4.2 Grundsätzliche Ausstattungsmerkmale des Fahrgastraums

Der Fahrzeugfußboden muss rutschhemmend ausgeführt sein. Die DIN 75078-1 fordert eine Rutschhemmung von mindestens R 10 gemäß der DGUV Regel 108-003.

Zudem fordert die DIN 75078-1, dass die Fensterflächen des Fahrgastraumes den Fahrgästen einen Blick rundum aus dem Fahrzeug heraus ermöglichen. Die seitlichen Fenster und die Heckscheide sind zudem wärmedämmend auszuführen.

4.3 Ein- und Ausstieg

Der Einstieg in das Fahrzeug erfolgt in Abhängigkeit der örtlichen Randbedingungen in der Regel entweder vom Gehwegniveau oder vom Fahrbahnniveau. Dabei kann die Höhendifferenz zur Oberfläche des Fahrzeugfußbodens 500 mm und mehr betragen. Damit mobilitätseingeschränkte Menschen diese Höhendifferenz leicht und sicher überwinden können bzw. damit der Fahrgastwechsel mit Rollstuhl überhaupt erst möglich wird, sind Einstiegs- hilfen erforderlich. Dabei ist zu unterscheiden in:

- Rampen oder Hebeplattformen¹⁷, um einen Rollstuhlnutzenden samt seinem Hilfsmittel den Zugang zum Fahrzeug zu ermöglichen, wenn der Wechsel vom Rollstuhl auf einen regulären Fahrzeugsitz nicht möglich ist (Kapitel 4.3.2).
- Trittstufen, wenn ein Rollstuhlnutzender in der Lage ist, sich auf einen regulären Fahrzeugsitz umzusetzen (Kapitel 4.3.3).

Ergänzend können zur Unterstützung beim Ein- und Aussteigen Haltestangen und Haltegriffe erforderlich sein (Kapitel 4.3.4).

Auch die lichte Weite und der Öffnungswinkel der Türen – vor allem der Hecktüren – hat Einfluss auf die Funktionalität und die Sicherheit beim Fahrgastwechsel.

4.3.1 Einstiegs- und Einfahrbereich

Damit Rampe oder Hebeplattform benutzt werden und Rollstuhlnutzende über die Einstiegshilfen unbehindert in das Fahrzeug fahren können, müssen die lichte Durchgangsbreite und lichte Durchgangshöhe im Bereich der Tür bzw. Heckklappe Mindestanforderungen erfüllen. Diese sind (DIN 75078-1):

- Lichte Öffnung von 1.400 mm Höhe und 780 mm Breite für Fahrzeuge der Kategorie B1¹⁸;

¹⁷ Hebeplattformen werden in unterschiedlichen Regelwerken und Veröffentlichungen auch als Hublifte, Plattformlifte, Hebebühnen oder Hubladebühnen bezeichnet. In diesem Bericht wird einheitlich die in der DIN 75078-1 aufgeführte Bezeichnung „Hebeplattform“ verwendet.

¹⁸ Zur Erläuterung der unterschiedlichen Fahrzeugkategorien siehe Kapitel 3.1.10.2.

- Lichte Öffnung von 1.400 mm Höhe und 900 mm Breite für Fahrzeuge der Kategorie B2;
- Lichte Öffnung von 900 mm Breite für Fahrzeuge der Kategorie C.

Die Hecktüren müssen eine Öffnung in einem Winkel von mindestens 90 Grad ermöglichen. Ein Öffnungswinkel von 270 Grad ist anzustreben. Damit ist beispielsweise ausgeschlossen, dass geöffnete Türen in benachbarte Verkehrsflächen hineinragen (vgl. Kapitel 5.5.6). In jedem Fall müssen die Türen festzustellen sein, wenn sie geöffnet sind. (DIN 75078-1, Kapitel 5.4.5)

Bei Fahrzeugen mit Heckausschnitt muss die Länge der befahrbaren Fläche mindestens 1.300 mm betragen (gemessen vom Abschluss der Rampe). (DIN 75078-1, Anhang B, Tabelle B.1)

4.3.2 Auffahrampen und Hebeplattformen

Für den Einstieg in das Fahrzeug sind Rollstuhlfahrende auf Einstiegshilfen angewiesen. In Abhängigkeit der Ladekantenhöhe des eingesetzten Kraftfahrzeugs können bei entsprechender Heckabsenkung des Fahrzeugs Auffahrampen (Kapitel 4.3.2.1) oder ansonsten Hebeplattformen (Kapitel 4.3.2.2) zum Einsatz kommen. Die grundlegenden Anforderungen sowie Ausführungsvarianten werden im Folgenden erläutert. Eine vergleichende Übersicht über die wichtigsten Anforderungen an Auffahrampen und Plattformlifte, die Innenhöhe im Fahrzeug, die Dimensionierung des Einfahrbereiches für den Rollstuhl usw. für die unterschiedlichen Kraftfahrzeugkategorien (A, B1, B2 und C) nach DIN 75078-1 sind im Anhang A zusammengefasst.

4.3.2.1 Auffahrampen

Auffahrampen (Bild 4-2) ermöglichen den Zugang ins Fahrzeug über das Heck. Die Rampen werden in Fahrzeuginnenrichtung nach hinten ausgelegt. Auffahrampen sind nur möglich, wenn die zu überwindende Höhe am Heck des Fahrzeugs beschränkt ist, um das maximal zulässige Steigungsmaß von 20 Prozent (gemessen zur horizontalen Fahrzeugebene) im Zusammenhang mit der konstruktiv bedingt beschränkten Rampenlänge nicht eingehalten werden kann.¹⁹

Wird die erforderliche Höhe für den Einbau einer Rampe nicht erreicht, kann möglicherweise ein Heckausschnitt oder eine Heckabsenkung eingebaut werden.

- Bei einem Heckausschnitt wird der Fahrzeugboden im Heckbereich ausgeschnitten und tiefergelegt (Bild 4-2). So die Einfahrtiefe und die Innenraumhöhe vergrößert werden.
- Bei der Heckabsenkung wird das Heck des Fahrzeugs per Knopfdruck hydraulisch abgesenkt und damit die Höhe des Wagenfußbodens gegenüber der Fahrbahnoberfläche verringert.

Nicht jedes Fahrzeug ist dafür geeignet, einen Heckausschnitt einzubauen, da Bauteile (Tank, Abgasanlage und bei elektrisch angetriebenen Fahrzeugen Batteriepacks.) versetzt bzw. angepasst werden müssen. Ebenso lässt sich nicht in jedes Fahrzeug eine Heckabsenkung einbauen, da der erforderliche Platz für die notwendigen Bauteile (Hydraulik) fehlt. Zudem ist die Heckabsenkung relativ teuer, sodass eventuell die Wahl einer anderen

¹⁹ Bei einer Höhendifferenz von 400 mm muss die Länge der Rampe bereits 200 cm betragen, um die maximal zulässige Steigung von 20 Prozent einhalten zu können.

Lösung (anderes Fahrzeug, andere Einstiegshilfe) zielführender sein kann. Entsprechende Informationen über geeignete Fahrzeugtypen und die Umbaumöglichkeiten liefern spezialisierte Fahrzeugumbauer (Individualisierer).

Für die Höhe des Fahrzeughecks (Ladekantenhöhe) gilt

- eine Höhe von maximal 300 mm (Kraftfahrzeug Typ B1 sowie Typ B2 mit Heckausschnitt) bzw.
- eine Höhe von maximal 400 mm (Kraftfahrzeug Typ B2 ohne Heckausschnitt sowie Typ C).

Für Auffahrrampen ergeben sich folgende Mindestanforderungen (vgl. (DIN 75078-1)):

- Die Breite einer Rampe muss mindestens 750 mm betragen (Typ B1 sowie Typ B2 ohne Heckausschnitt). Für die Fahrzeugtypen B2 (mit Heckausschnitt) sowie C ist eine mindestens 800 mm breite Rampe erforderlich. Um ein seitliches Abrollen eines Rollstuhls zu vermeiden, ist die Rampe an den Außenseiten mit einer Aufkantung zu versehen. Die Seiten sind zudem visuell kontrastierend (rot und weiß) mit einer Warnmarkierung oder einem Warnanstrich zu versehen.
- Die Rampe muss formschlüssig mit dem Kraftfahrzeug verbunden sein, damit sie nicht abrutscht. Lose Rampen dürfen nicht verwendet werden.
- Die Tragfähigkeit der Rampe sollte mindestens 350 kg betragen, wobei die Norm weitergehende Anforderungen an die Sicherheiten der zulässigen Spannungen stellt. Ein Hinweis über die Tragfähigkeit ist an der Rampe gut lesbar anzubringen. Unter der zulässigen Belastung darf keine plastische Verformung auftreten.
- Die Flächen der Rampe, die mit dem Rollstuhl oder zu Fuß befahren oder betreten werden, müssen rutschhemmend ausgeführt sein.

Die Funktionsfähigkeit der Auffahrrampen muss regelmäßig geprüft und die Prüfung dokumentiert werden. Die Prüfintervalle gibt grundsätzlich der Hersteller vor. Die Prüfung muss jedoch mindestens einmal jährlich erfolgen (vgl. Kapitel 3.3.6).



Bild 4-2: Rampe an einem Fahrzeug mit Heckausschnitt (Foto: PARAVAN GmbH)

4.3.2.2 Hebeplattformen

Sicherheitsanforderungen an Hebeplattformen für Rollstuhlfahrende an Kraftfahrzeugen, die für die Personenbeförderung vorgesehen sind, werden in der DIN EN 1756-2 beschrieben. Auf diese Norm verweist grundsätzlich auch die DIN 75078-1. Es werden technische Anforderungen zur Minimierung unterschiedlicher Gefährdungen festgelegt, die während der Benutzung der Hubladebühnen auftreten können.

Bei Ladekantenhöhen über 400 mm müssen Hebeplattformen zum Einsatz kommen, da Auffahrrampen nur bis zu dieser Höhe möglich sind (vgl. Kapitel 4.3.2.1). Es gibt bei den Hebeplattformen unterschiedliche Ausführungsvarianten, um Rollstuhlfahrenden den Zugang zum Fahrzeug zu ermöglichen: den Linearlift, den Schwenklift oder den Kassettenlift. Letzterer kommt in der Regel nur bei privat genutzten Kraftfahrzeugen für Aktivfahrende²⁰ zum Einsatz und wird im Folgenden nicht weiter betrachtet.

Der zweckmäßige Einsatz eines bestimmten Liftes kann u. a. von folgenden Faktoren abhängen:

- Körperliche und persönliche Einschränkung der zu befördernden Personen,
- Neigung der Fahrbahnoberfläche an der Halteposition,
- Platzverfügbarkeit an der Halteposition für den Fahrgastwechsel,
- Kosten.

Bei den größeren Fahrzeugen der Kategorie C (vgl. Kapitel 3.1.10.2) ist der Linearlift inzwischen Standard, da in der Praxis bezüglich der Handhabung Vorteile gesehen werden.

Linearlift

Linearlifte²¹ senken zum Heck des Fahrzeugs in Richtung dessen Längsachse ab (Bild 4-3). Linearlifte benötigen hinter dem Fahrzeug relativ viel Platz, da neben der Länge der Hebeplattform (bis ca. 1.400 mm inkl. des Abstandes der Plattform vom Fahrzeugheck) die Bewegungsfläche für den Rollstuhl für erforderliche Richtungswechsel berücksichtigt werden muss (1.500 × 1.500 mm). Insgesamt sollte also mindestens 3 m hinter dem Fahrzeugheck zur Verfügung stehen. Dies ist beispielsweise bei der Festlegung von Haltepositionen für den Fahrgastwechsel von Rollstuhlnutzenden zu berücksichtigen.

In der Fahrstellung²² klappt die Hebeplattform nach oben und wird in der Regel im Innenraum des Fahrzeugs (innenliegendes System, Bild 4-3), ggf. außen am Fahrzeug (außenliegendes System) untergebracht. Seltener wird die Rampe in Fahrstellung unterhalb des Fahrzeugs positioniert. Um die Sicht nach hinten bei den im Innenraum aufgestellten Plattformen zu verbessern, gibt es Systeme, bei denen der obere Teil nach unten über den unteren Teil fährt, oder faltbare Plattformen, womit die Höhe der senkrecht stehenden Plattform halbiert wird. Eine andere Lösung sind längs geteilte Hebeplattformen, bei denen die beiden Teile nach dem Hochfahren in eine senkrechte Position jeweils zur Fahrzeugseite wegklappen, sodass die Sicht aus dem Heckfenster ebenfalls verbessert wird. Diese entsprechen Anforderungen, die u. a. im Vereinigten Königreich gelten, und spielen in Deutschland keine Rolle am Markt.

²⁰ Rollstuhlnutzende, die das Fahrzeug selbst fahren.

²¹ Parallelogramm-System nach DIN EN 1756-2.

²² Position, die die Hebeplattform während der Fahrzeugbewegung einnehmen soll (vgl. DIN EN 1756-2, Abschnitt 3.9).



Bild 4-3: Linearlift in abgesenkter Arbeitsstellung (links) und in Fahrstellung (rechts)
(Fotos: AMF-Bruns GmbH & Co. KG)

Schwenklift

Schwenklifte²³ werden erst zur Beifahrerseite hin um 90 Grad aus dem Fahrzeugheck herausgeschwenkt und anschließend abgesenkt. Nach dem Anheben der Plattform muss diese wieder um 90 Grad geschwenkt werden, damit ein Rollstuhlnutzender geradeaus in das Fahrzeug einfahren kann (Bild 4-4). Da ein Teil der notwendigen Arbeiten (Ausklappen der Plattform, Schwenken des Liftes) beim Einsatz der Plattform konstruktionsbedingt manuell durchgeführt werden muss, ist der Zeitbedarf für das Ein- und Aussteigen gegenüber dem Linearlift geringfügig größer und die Handhabung etwas aufwendiger.

Ein Vorteil des Schwenkliftes besteht darin, dass in der Arbeitsstellung²⁴ des Liftes hinter dem Fahrzeug weniger Platz erforderlich ist, da die Plattform von der Seite – beispielsweise direkt vom Gehweg – befahren werden kann. Eine Fläche für den Bewegungsraum des Rollstuhls für den Richtungswechsel hinter dem Fahrzeug entfällt somit. Allerdings muss ausreichend Raum neben dem Fahrzeugheck vorhanden sein.

In Fahrstellung wird die Plattform im Heck des Fahrzeugs senkrecht aufgestellt.



Bild 4-4: Schwenklift in angehobener Betriebsstellung zur Seite geschwenkt (links) und in angehobener Arbeitsstellung (rechts) (Fotos: AMF-Bruns GmbH & Co. KG)

²³ „Schwenkbarer-Typ“ nach DIN EN 1756-2.

²⁴ Betriebsstellung der Hebeplattform, in der Personen aufgenommen werden dürfen (vgl. DIN EN 1756-2, Abschnitt 3.10 DIN EN 1756-2, S. 8).

Grundsätzliche Anforderungen an Lifte unabhängig von der Bauart

Die minimale Tragfähigkeit des Liftes sollte 300 kg nicht unterschreiten (vgl. DIN EN 1756-2, Abschnitt 5.1.1).²⁵

Weiterhin wird für Hebeplattformen, die zum Heben oder Senken eines Rollstuhls vorgesehen sind, eine Abrollsicherung gefordert (Bild 4-5). Diese soll verhindern, dass der Rollstuhl unbeabsichtigt von der vom Fahrzeug abgewandten Seite der Plattform rollt. Diese Einrichtung muss mechanisch und in allen vorgesehenen Arbeitszuständen zuverlässig wirken und formschlüssig sein. Sofern alternative Maßnahmen einen gleichwertigen Sicherheitsstand gewährleisten können, können auch diese als Schutzeinrichtung eingesetzt werden. (DIN EN 1756-2, Abschnitt 5.5.2)

Beträgt die Plattformbreite der Hebebühne weniger als 1.200 mm, müssen Schutzeinrichtungen zum Einsatz kommen, welche das Risiko des seitlichen Abrollens des Rollstuhls von der Plattform reduzieren (DIN EN 1756-2, Abschnitt 5.5.2) (DIN EN 1756-2, S. 21). Für diese Einrichtungen gelten folgende Anforderungen (vgl. Bild 4-5):

- Eine Mindesthöhe von 25 mm,
- die Anbringung an der rechten und linken Seite der Plattform sowie
- die Anordnung über die gesamte Plattformtiefe.



Bild 4-5: Plattform mit Abrollsicherung in Betriebsposition (Foto: BGW/Eva Haeblerle)

Weiterhin wird in der DIN EN 1756-2 gefordert, dass bei Plattformen mit einer Tiefe über 1.200 mm die zweckmäßigen Abgrenzungen für die Position des Rollstuhls und der mitfahrenden Person dauerhaft markiert werden. Dadurch sollen Gefährdungen durch ein zu großes Moment, welches durch eine Aufstellung nah am Rand der Plattform auf diese wirkt, reduziert werden. (vgl. DIN EN 1756-2, Abschnitt 5.16.2)

²⁵ Für Fahrzeuge „in persönlichem Besitz“ nennt die DIN 1756-2 eine minimale Tragfähigkeit von 160 kg (Hebeplattform der Kategorie C nach DIN 1756-2).

Die Bedienung der Hebebühnen darf ausschließlich durch eingewiesene bzw. entsprechend geschulte Personen, wie z. B. das Fahrpersonal oder die Begleitperson des Rollstuhlnutzenden erfolgen (vgl. Kapitel 3.3.7 und 5.3). Dafür muss im Bereich des Liftes eine Kurzfassung der Betriebsanleitung untergebracht sein (vgl. DIN 75078-1, Abschnitt 8.9.4.2).

Vom Hersteller ist an der Hebeplattform ein Fabrikschild anzubringen, welches dauerhaft beschriftet und lesbar sein muss. Dort sind mindestens folgende Informationen aufzubringen (vgl. DIN EN 1756-2, Abschnitt 8.4.1):

- Der Firmenname und die vollständige Anschrift des Herstellers und gegebenenfalls seines Bevollmächtigten;
- Der Modelltyp sowie die Bezeichnung der Anlage;
- Die Serien- oder Herstellnummer sowie das Baujahr;
- Die Nennlast;
- Die zulässige Anzahl beförderter Personen auf der Hebeplattform.

Die Funktionsfähigkeit der Hubplattformen muss regelmäßig geprüft und die Prüfung dokumentiert werden (vgl. Kapitel 3.3.7). Die Prüfintervalle gibt der Hersteller vor. Die Prüfung muss jedoch mindestens einmal jährlich erfolgen.

4.3.3 Trittstufen

Trittstufen erleichtern den Ein- und Ausstieg ins Fahrzeug, da die Stufenhöhe zwischen Fahrbahnniveau und Wagenfußboden beim Einstieg verringert wird. Die Stufen können elektrisch betrieben (Bild 4-6) oder als manuell zu betätigende Klapptrittstufen (Bild 4-7) eingebaut werden. Elektrisch angetriebene Trittstufen sind in der Regel in einer Kassette unter dem Wagenfußboden untergebracht. Bei üblichen Bordsteinhöhen an Gehwegen (bis maximal 12 cm) stellt dies in der Regel kein Problem dar und die Stufe kann dort ausgefahren werden. Doppelte Trittstufen bieten kleinere Stufenhöhen. Aufgrund der geringen Höhe der untersten Trittstufe besteht bei nicht abgesenkten Bordsteinen allerdings die Gefahr des Anstoßens oder Aufsetzens der Stufe. Dies muss bei der Auswahl der Halteposition beachtet werden. Zu beachten ist auch die geringere Bodenfreiheit im Bereich der Kassette bei der Überfahrt von Hindernissen.

Für Trittstufen an Kraftfahrzeugen zur Beförderung mobilitätsbehinderter Personen gilt (vgl. DIN 75078-1, Anhang B, Tabelle B.1):

- Für KMP sind ab einer Einstiegshöhe von mehr als 340 mm fahrzeuggebundene Trittstufen erforderlich.²⁶ Diese sollten sich in ihrer Breite über den gesamten Eingangsbereich erstrecken, müssen aber mindestens 70 Prozent der Breite abdecken.
- Die Tiefe der Trittstufen muss mindestens 150 mm betragen.
- Die Stufen müssen zudem rutschhemmend ausgeführt sein und mindestens der Bewertungsgruppe R 11 (nach DGUV Regel 108-003) entsprechen. Sind die Stufen außen am Fahrzeug befestigt und dauerhaft der Witterung ausgesetzt, müssen diese als Gitterroste oder Lochbleche ausgeführt sein VO (EU) 130/2012. Außenliegende Trittstufen,

²⁶ Für Fahrzeuge der Klasse M1 sind ansonsten grundsätzlich erst ab einer Einstiegshöhe von 600 mm über Fahrbahn Trittstufen erforderlich (vgl. Kapitel 3.1.2).

die geschützt in einer Kassette untergebracht sind, sollten entsprechend ausgeführt werden (vgl. DIN 75078-1, Abschnitt 6.3.1).²⁷

- Klappbare Trittstufen dürfen im Innenraum keine Stolperstellen darstellen.



Bild 4-6: Beispiel für eine elektrisch ausfahrbare Trittstufe in Lochblechausführung (Foto: MobilTec GmbH, Bingen)



Bild 4-7: Beispiel für eine manuell zu betätigende Klapptrittstufe, eingeklappt (links) und ausgeklappt (rechts) (Fotos: FES Innovations GmbH)

²⁷ Vgl. Anforderungen in Anhang II Teil II Nr. 1 VO (EU) 130/2012.

4.3.4 Haltegriffe und Haltestangen

Haltegriffe und Haltestangen sollten nach DIN 75078-1 außer an der Fahrzeugkategorie B1 DIN 75078-1 an den Türöffnungen aller Fahrzeugkategorien vorhanden sein, um den Einstieg für Personen zu erleichtern und die Sicherheit zu erhöhen. Die Griffe sollten leicht erreichbar und visuell kontrastierend zur Innenausstattung ausgeführt sein (Bild 4-8). Eine statische Belastung von 1.000 N muss aufgenommen werden können, um einen sicheren Halt zu gewährleisten. (vgl. DIN 75078-1, Abschnitt 6.3.2)



Bild 4-8: Visuell kontrastierende Haltegriff am Seiteneinstieg eines KMP (Foto: MobilTec GmbH, Bingen)

4.4 Rollstuhlaufstellung im Fahrzeug

4.4.1 Aufstellung des Rollstuhls im Fahrzeug

Werden Personen sitzend im Rollstuhl in Kraftfahrzeugen der Klasse M1 befördert, darf der Rollstuhl nur in Richtung der Fahrzeuglängsachse aufgestellt und gesichert werden (vgl. Kapitel 3.1.1 und Bild 4-9). Dies entspricht der Aufstellung analog zum Versuchsaufbau beim Crash-Test nach ISO 7176-19 (vgl. Kapitel 3.2.2). Weiterhin muss der Rollstuhl in der Symmetrieachse über den Befestigungsschienen am Fahrzeugboden stehen.

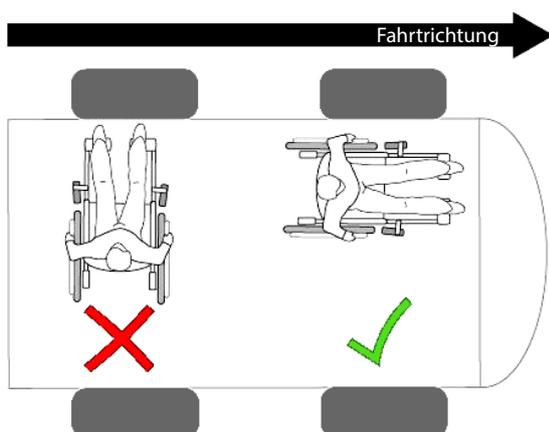


Bild 4-9: Aufstellung des Rollstuhls mit darin sitzender Person für die Beförderung in Fahrzeugen der Klasse M1 – Prinzipskizze (Grafik: STUVA)

4.4.2 Notwendige Freiräume – Höhe und Breite des Innenraums

Um eine sichere Aufstellung und Beförderung von Personen im Rollstuhl sitzend im Fahrzeug gewährleisten zu können, sind Freiräume (lichte Räume) zwischen Rollstuhl bzw. Rollstuhlnutzenden und Fahrzeugteilen bzw. Fahrzeugbegrenzungen mit Mindestanforderungen vorzusehen.

In der DIN 75078-1 werden dabei in Abhängigkeit der Fahrzeugkategorie an die lichte Höhe über dem Rollstuhlstellplatz folgende Mindestanforderungen genannt:

- 1.400 mm für Fahrzeuge der Kategorien B1 und B2 sowie
- 1.800 mm für Fahrzeuge der Kategorie C.

Die ISO 10542-1 gibt als Spannweite für sitzende Personen im Rollstuhl eine Höhe von 1.200 mm für eine kleine weibliche erwachsene Person bzw. 1.550 mm für eine große männliche erwachsene Person an (Kopfhöhe im Sitzen, gemessen jeweils vom Fahrzeugboden aus, vgl. Bild 4-10). Insofern würde nur ein Fahrzeug der Kategorie C alle Anforderungen an die erforderliche lichte Höhe abdecken und ist daher zu empfehlen, um einen flexiblen Einsatz (wechselnde Fahrgastbesetzung) zu ermöglichen.

Die Norm gibt weiterhin Empfehlungen für die Größe von Freiräumen vor und hinter dem Rollstuhl, die von harten oder scharfen Teilen freizuhalten sind. Die Empfehlungen orientieren sich an Bewegungen des Rollstuhlinassens bei einem Unfall des KMP. Die Sicherheitsabstände sollen sicherstellen, dass im Ereignisfall die Folgen für den Rollstuhlinassen durch den Kontakt des Körpers mit Fahrzeugteilen, Wänden oder anderen Gegenständen im Fahrzeuginnenraum so gering wie möglich gehalten werden (vgl. ISO 10542-1, Abschnitt 6.2). Folgende Freiräume sollten um den Rollstuhlinassen herum eingehalten werden (vgl. Bild 4-10 und Bild 4-11):

- Nach vorne mindestens 650 mm bei Verwendung eines Drei-Punkt-Gurtes, gemessen von der Vorderkante des Kopfes des Rollstuhlinassens²⁸;
- Nach hinten mindestens 450 mm, gemessen von der Hinterkante des Kopfes des Rollstuhlinassens;
- Für die halbe Breite des Freiraums sind mindestens 220 mm erforderlich.

Ein seitlicher Mindestabstand ist nicht definiert, da ein seitlicher Aufprall bislang nicht Bestandteil des Crash Tests nach ISO/DIS 7176-19 ist.²⁹

Für die Einhaltung der Freiräume ist der Fahrzeugumbauer zuständig. Dieser ist im Zweifelsfall zu konsultieren.

Im Zuge der Fortschreibung der DIN 75078-2 wird die Festlegung eines Mindestabstands des Rollstuhls von der Fahrzeugseitenwand definiert. Dieser beträgt maximal 35 cm. Hintergrund ist hier allerdings, dass dieser Abstand im Zusammenspiel mit der genauen Positionierung eines Rollstuhlinassens in Bezug auf einen Schulterstraggurt die Wirksamkeit des Gurtes sicherstellen soll (korrekte Gurtgeometrie, vgl. Bild 5-4).³⁰

²⁸ Da aus Sicherheitsgründen immer ein Dreipunktgurt zur Sicherung von Rollstuhlnutzenden verwendet werden sollte, werden die Abstandsmaße aus der ISO 10542-1 bei ausschließlicher Verwendung eines Beckengurtes (Verzicht auf den Schulterstraggurt) hier nicht aufgeführt.

²⁹ Untersuchungen haben gezeigt, dass es bei etwa 80 Prozent aller Unfälle, in die ein KMP verwickelt ist, zu einem Frontalaufprall kommt. (SORG Rollstuhltechnik GmbH + Co. KG 20. April 2015, S. 14)

³⁰ Hinweis: Das Maß soll einen ausreichenden Abstand der Schulter eines Rollstuhlnutzenden von der Fahrzeugseitenwand sicherstellen. Zur einfacheren Umsetzung in der Praxis wird ein Abstand zwischen Rollstuhl und Fahrzeugseitenwand vorgegeben.

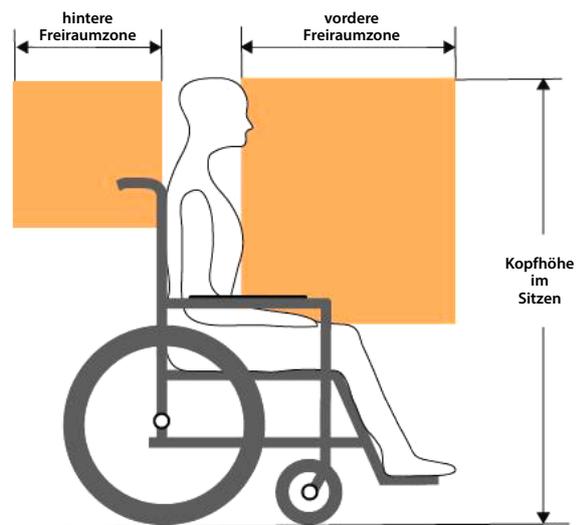


Bild 4-10: Einzuhaltende Freiräume nach hinten und vorne sowie Kopfhöhe im Sitzen für Rollstuhlsassen im Fahrzeug nach ISO 10542-1 (Grafik: STUVA)

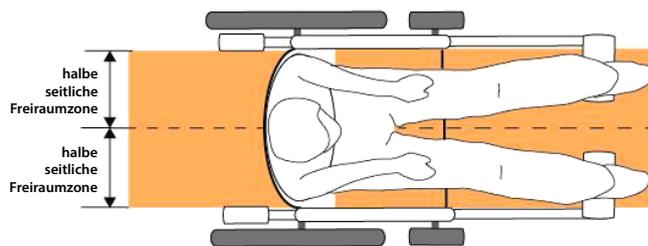


Bild 4-11: Seitliche Freiräume für Rollstuhlsassen im Fahrzeug nach ISO 10542-1 (Grafik: STUVA)

Um im Falle eines Aufpralls das Verletzungsrisiko für den Rollstuhlsassen im Brust- und Kopfbereich möglichst gering zu halten, sollten harte Komponenten im Fahrzeug und Teile des Personen- und Rollstuhlrückhaltesystems innerhalb des Freiraums mit Material gepolstert sein, das den Anforderungen bezüglich Materialhärte nach UNECE-R 21 entspricht. (ISO 10542-1, Abschnitt 6.2)

Bei der Beförderung in KMP ist in letzter Instanz das Fahrpersonal dafür verantwortlich, dass der Rollstuhlsasse so platziert und gesichert wird, dass er oder sie nicht mit Einrichtungen und/oder Gegenständen im Fahrzeug kollidieren kann. Es hat sich gezeigt, dass die vorgegebenen Mindestmaße in der täglichen Praxis schwierig einzuhalten sind. Rollstuhlnutzende, welche in einem Rollstuhl mit Übergröße befördert werden möchten, sollten über diesen Sachverhalt vom Rollstuhllieferanten informiert werden, damit diese das Fahrpersonal vor Fahrtantritt darauf aufmerksam machen können. Die Überbreite kann auch Auswirkungen auf die Kapazität bei der Rollstuhlbeförderung haben (nur einer von ggf. zwei Rollstuhlstellplätzen nutzbar). Insofern spielt diese Information auch bei der Ausschreibung eine Rolle (vgl. Kapitel 6.9.4).

4.5 Sicherung einer Person im Rollstuhl sitzend im Kraftfahrzeug

4.5.1 Aufbewahrung der Rückhaltesysteme

Werden die Rückhaltesysteme während der Fahrt nicht verwendet (z. B. bei Leerfahrten) müssen diese so verstaut werden, dass sie während der Fahrt oder bei einem Unfall keine Gefahr darstellen. Spezielle Aufbewahrungsboxen, die ausreichend Platz für alle im Fahrzeug erforderlichen Teile zur Sicherung von Rollstühlen und Insassen bieten, sind zweckmäßig (Bild 4-12). An die Boxen werden besondere Anforderungen hinsichtlich der Stabilität gestellt (DIN 75078-1, Abschnitt 7.7).

Die Rückhaltesysteme sollten keinesfalls in den Schienen verankert bleiben, wenn sie nicht benutzt werden. Sie können dort während des Rangierens mit Rollstühlen beschädigt werden oder stellen eine Unfallgefahr dar (Stolpern). Zudem kann der unterlassene Ausbau dazu führen, dass die Rückhalteeinrichtungen bei der nächsten Verwendung aus Bequemlichkeit nicht mehr korrekt auf den zu sichernden Rollstuhl ausgerichtet werden.

Die Seitenfläche einer Aufbewahrungsbox bietet sich dazu an, hier eine kurze Bedienungsanleitung für die wichtigsten Handgriffe zur Befestigung des kombinierten Rückhaltesystems aufzubringen (Bild 4-12).



Bild 4-12: Aufbewahrungsbox für Elemente der Rückhaltesysteme mit Kurzanleitung für die Sicherung auf der Box (Fotos: Boenke)

4.5.2 Fahrzeugverankerungen am Rollstuhlstellplatz

Muss eine Person im Rollstuhl sitzend in einem Fahrzeug befördert werden, da ein Umsetzen auf einen fest montierten Fahrgastsitz nicht möglich ist, ist hinsichtlich der Sicherung Folgendes zu beachten (vgl. Kapitel 3.1.7):

1. Der Rollstuhl muss mindestens mit einem fahrzeugverankerten 4-Punkt Rückhaltesystem nach ISO 10542-1 fest im KMP verankert sein.
2. Der Rollstuhlinsasse muss mindestens mit einem fahrzeugverankerten Beckengurt und einem fahrzeugverankerten Schultergurt nach ISO 10542-1 gesichert werden.

Alternativ kann eine Sicherung nach DIN 75078-2 erfolgen. Diese beschreibt in Übereinstimmung mit europäischen und nationalen Rechtsnormen das Rückhaltesystem für die Sicherung eines Rollstuhls samt Insassen als ein System, welches aus einem Insassenrück-

haltesystem und einem Rollstuhlrückhaltesystem besteht. Hinsichtlich der Sicherheit eines Rollstuhlsinsassen bietet das System nach DIN Vorteile (vgl. Kapitel 4.5.3)

Jeder Rollstuhlstellplatz im Fahrzeug muss mit entsprechenden Verankerungspunkten ausgestattet sein, an denen ein Rollstuhlrückhaltesystem und ein Insassenrückhaltesystem befestigt werden können. Die Festigkeit dieser Fahrzeugverankerungen ist durch eine statische Prüfung (beispielsweise DIN 75078-2, Abschnitt 5.2) oder eine dynamische Prüfung (DIN 75078-2, Abschnitt 5.3) nachzuweisen. Bei den Fahrzeugverankerungen wird zwischen oberen und unteren Fahrzeugverankerungen unterschieden.

In Bezug auf die oberen Fahrzeugverankerungen ist für jeden Rollstuhlstellplatz ein im Fahrzeug befestigter Schultersträggurt erforderlich (Bild 4-13). Genaue technische Anforderungen hinsichtlich der Geometrie legt die DIN 75078-2 fest. (DIN 75078-2, Abschnitt 4.2.2 und 4.2.3)



Bild 4-13: Schultersträggurt mit oberem Verankerungspunkt in einem KMP (Foto: Boenke)

Hinsichtlich der unteren Fahrzeugverankerungen des RRS gibt die DIN 75078-2, Abschnitt 4.2.3 vor, dass diese im Fahrzeugboden ein oder auf diesem aufgebaut sein müssen. Für jeden Rollstuhl sind dabei vier Fahrzeugverankerungen vorzusehen, d. h.:

- „Die Fahrzeugverankerungen der hinteren und vorderen Abspannungen des RRS müssen mindestens in einem Längsabstand von 1.100 mm möglich sein;
- Der Abstand der Längspunkte zur Mittellinie der Rollstuhllängsachse muss an den vorderen Fahrzeugverankerungen mindestens 300 mm und an den hinteren Fahrzeugverankerungen mindestens 150 mm betragen.“

4.5.3 Sicherung nach ISO 10542-1 und nach DIN 75078-2

Die technischen Anforderungen an kombinierte Rückhaltesysteme zur Sicherung eines Rollstuhls inklusive einer darin sitzenden Person in einem Kraftfahrzeug sind in der ISO 10542-1 bzw. in der DIN 75078-2 beschrieben (vgl. Kapitel 3.1.10.1 und 3.1.10.2). Die Wahl des geeigneten Rückhaltesystems im Detail wird durch die Ausführung des Rollstuhls beeinflusst. So werden teils andere Sicherungselemente bei Rollstühlen mit und ohne sogenannten Kraftknotenadapter verwendet.

4.5.3.1 Grundsätzliches Funktionsprinzip der Rollstuhl- und Insassensicherung

Bei der Sicherung eines Rollstuhls mit einer Person sitzend im Rollstuhl besteht die Wahl, ein kombiniertes Insassen-Rückhaltesystem (IRS) und Rollstuhl-Rückhaltesystem (RRS) nach ISO 10542-1 oder nach DIN 75078-2 umzusetzen.

Als IRS wird ein „System zur Sicherung des Insassen im Rollstuhl, bestehend aus Rückhaltegurten mit Verbindungs- und Spannelementen, die im üblichen Fahrbetrieb sowie die bei Kollisionen auftretenden Kräfte in die Verankerungspunkte am Rollstuhl und am Fahrzeug einleiten“ bezeichnet. (DIN 75078-2, Abschnitt 3.2.2)

Unter RRS wird ein „System zur Befestigung des Rollstuhls im KMP, bestehend aus Rückhaltegurten mit Verbindungs- und Spannelementen, die im üblichen Fahrbetrieb sowie die bei Kollisionen auftretenden Kräfte in die Fahrzeugverankerungen einleiten“ verstanden. (DIN 75078-2, Abschnitt 3.2.2)

IRS und RRS wirken als kombiniertes Rückhaltesystem zusammen. Beide Systeme – sowohl nach ISO als auch nach DIN – sind für die Sicherung grundsätzlich zugelassen und sicher, unterscheiden sich in ihrer Ausführung jedoch im Detail. Das System nach ISO stellt die verbindlich einzuhaltenden Mindestanforderungen dar (vgl. Kapitel 3.1.7). Bezüglich Anwendung und Sicherheit bestehen Vorteile beim System nach DIN (siehe folgende Erläuterungen), weshalb dieses System für die Anwendung grundsätzlich empfohlen wird.

4.5.3.2 Sicherung nach ISO 10542-1

Bei der Sicherung mit einem kombinierten Rückhaltesystem über ein Befestigungssystem nach ISO 10542-1 wird das Personenrückhaltesystem über die Gurtaufroller (Retraktoren) in der Regel direkt am Fahrzeugboden verankert (vgl. Bild 4-15). Der Beckengurt ist dementsprechend lang. Dies erschwert die korrekte Positionierung des Beckengurtes über dem Beckenknochen der im Rollstuhl sitzenden Person. Bei nicht korrektem Gurtverlauf (Beckengurtwinkel) besteht eine größere Gefahr, dass die Person im Rollstuhl bei einem Unfall unter dem Gurt hindurchrutscht („Submarining-Effekt“, vgl. Bild 4-16). Der Schultersträggurt wird über eine Schlosszunge am Beckengurt befestigt.

4.5.3.3 Sicherung nach DIN 75078-2 und Kraftknoten

Beim Befestigungssystem nach DIN 75078-2 werden die Rückhaltekräfte des Insassen-Rückhaltesystems über Kraftknoten in das Rollstuhl-Rückhaltesystem weitergeleitet. Kraftknoten werden in der DIN 75078-2 als konstruktiv-ideale Punkte an einem Rollstuhl definiert, über welche die Rückhaltekräfte des Insassen-Rückhaltesystems in das Rollstuhl-Rückhaltesystem weitergeleitet werden. Kann die Realisierung nicht direkt am Rollstuhl erfolgen, erfolgt die Einleitung über fest am Rollstuhl montierte Kraftknotenadapter (Bild 4-14). Bei dieser Konstruktion wird auch die korrekte Geometrie des am Rollstuhl befestigten Beckengurtes, der Bestandteil des Insassen-Rückhaltesystems ist, sichergestellt. (vgl. DIN 75078-2, Abschnitt 3.2.1.2) Die Befestigung des RRS erfolgt über Ösen an den Kraftknoten. Die früher verwendeten Schlosszungen sind nicht mehr zulässig.



Bild 4-14: Kraftknotenadapter mit Schwerlastöse an einem Rollstuhl (Foto: AMF Bruns GmbH & Co. KG)

Am Kraftknoten bzw. über den Kraftknotenadapter wird die Rollstuhl- mit der Insassen- sicherung verbunden. Die im Rollstuhl sitzende Person wird durch ein Drei-Punkt-System mit Becken- und Diagonalgurt (Schulterschräggurt) geschützt. Der Beckengurt verläuft in einem steilen Winkel über das Becken des Rollstuhlinnassen (vgl. Bild 4-15). Kommt es zu einem Unfall, werden die Kräfte über die konstruktiv stabilsten Punkte am Rollstuhlrahmen (oder bei Nachrüstungen über entsprechende Adaptersysteme in den Rahmen) abgeleitet. Der Rollstuhl wird über vier Abspanngurte, die von den Kraftknoten zum Fahrzeugboden geführt werden, mit dem Fahrzeug verankert. (Kapitel 4.5.2 und Bild 4-15).

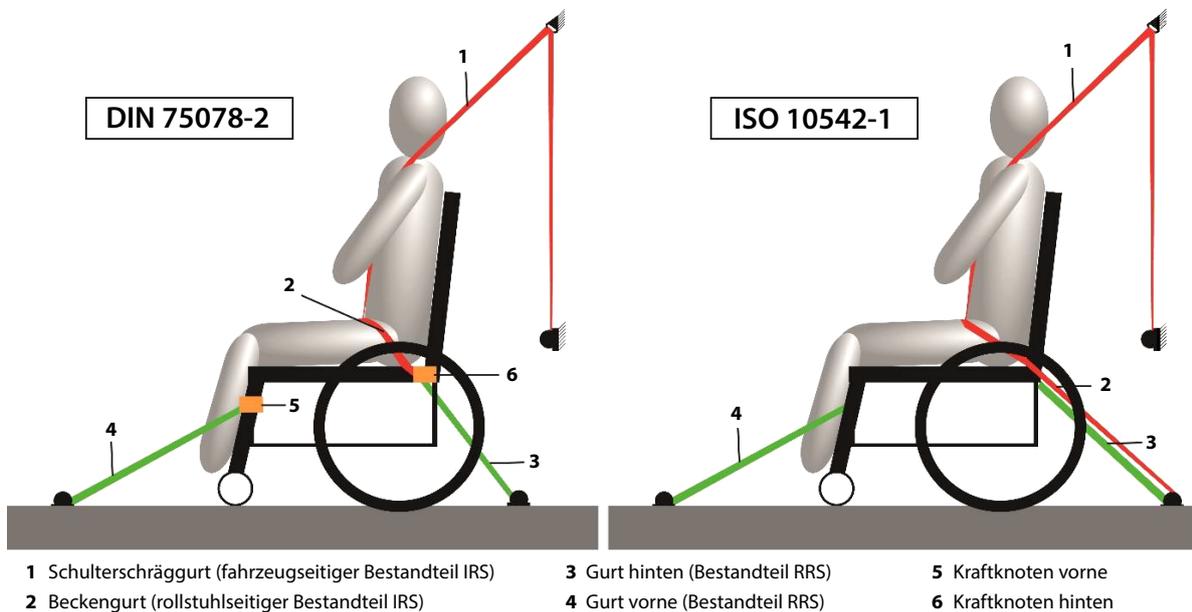


Bild 4-15: Bestandteile eines kombinierten IRS und RRS nach DIN 75078-2 mit Kraftknoten (links) und nach ISO 10542-1 (rechts) – Schema (Quelle: BAST)

Die Ausrüstung des Rollstuhls mit einem Kraftknotenadapter wird zunehmend direkt ab Werk von den Herstellern vorgenommen, ist allerdings nicht zwingend vorgeschrieben. Die DIN 75078-2 regelt zwar Einsatz und Notwendigkeit der Kraftknotensysteme, jedoch ergibt sich daraus keine verbindliche Rechtspflicht für die Hersteller, diesen anzubringen. (Stabel, Wilhelm 2015: 8)

Grundsätzlich lassen sich alle Rollstühle mit einem Kraftknotenadapter durch spezialisierte Betriebe nachrüsten. Bestimmte Vereine bieten zudem Unterstützung bei der Realisierung der sicherheitstechnischen Ausstattung der Rollstühle an. (Wilhelm o. J., S. 6) Die Nachrüstung mit dem für den jeweiligen Rollstuhl geeigneten Kraftknotenadapter erfolgt allerdings nur, wenn der Rollstuhl einen Crash-Test gemäß ISO 7176-19 bestanden hat bzw. der Nachweis der ausreichenden Stabilität mittels eines Versuchs erbracht wird (vgl. Kapitel 3.2.2). Bei Rollstühlen, bei denen die (geprüfte) Basis-Konfiguration des Rollstuhls aufgrund individueller Bedürfnisse angepasst wurde, kann ggf. ein erneuter Testnachweis erforderlich werden (vgl. Kapitel 4.5.4).

4.5.3.4 Vorteile des Systems nach DIN 75078-2

Der Beckengurt ist beim Befestigungssystem nach ISO 10542-1 relativ lang (vgl. Bild 4-15). Dies erschwert die korrekte Positionierung des Beckengurtes und es kann passieren, dass der Gurt nach oben rutscht. Er liegt dann nicht mehr auf dem Becken, sondern auf dem Bauch eines Rollstuhlsinsassen auf. In diesem Fall besteht bei Belastung des Gurtes, z. B. bei einem Unfall des Fahrzeugs, die Gefahr schwerer innerer Verletzungen, wenn der Gurt am Bauch einschneidet. Weiterhin besteht die Gefahr, dass die im Rollstuhl sitzende Person wegen der zu hohen Gurtlage bei einem starken Bremsmanöver unter dem Gurt hindurchrutscht. Es kommt zum sogenannten „Submarining-Effekt“ (vgl. Bild 4-16).

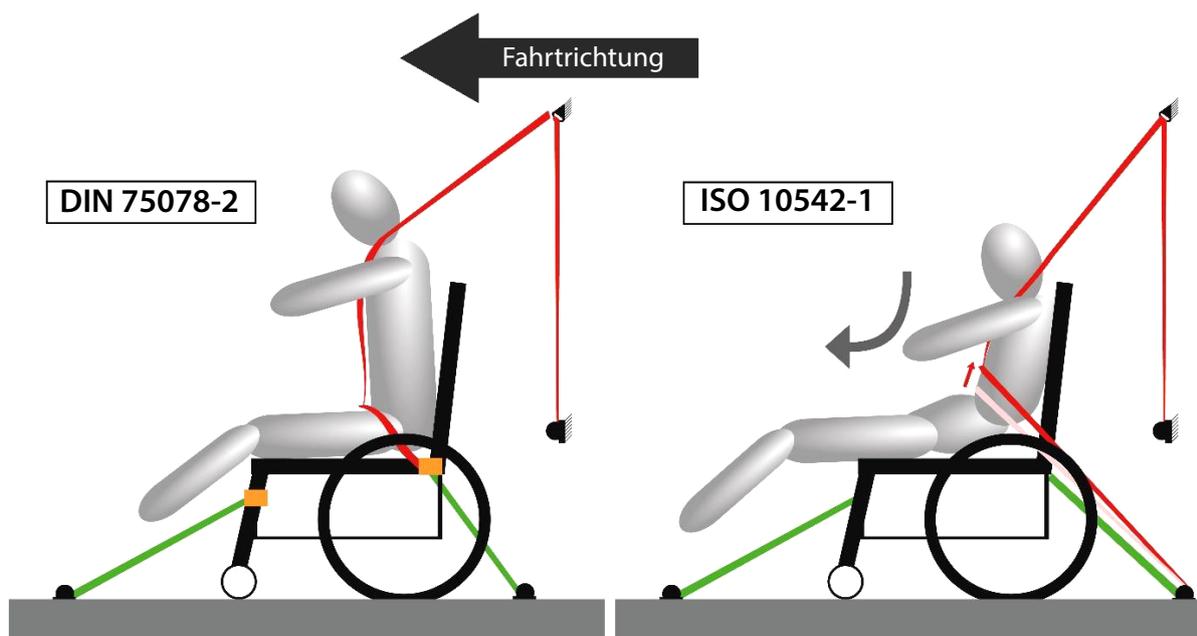


Bild 4-16: Submarining-Effekt: Vermieden durch korrekte Beckengurtlage bei Sicherung nach DIN 75078-2, Gefahr des Durchtauchens unter dem Beckengurt bei Sicherung nach ISO 10542-1 (Quelle: BASt)

Bei der Sicherung nach DIN 75078-2 ist der Beckengurt hingegen deutlich kürzer, wodurch das Risiko des Durchtauchens reduziert wird. Beckengurt und Schulterstraggurt lassen sich durch die Verbindung mit den Kraftknotenadaptern vorgegebene Geometrie vom Fahrpersonal leichter in der korrekten Position anlegen. Der Kraftknoten sorgt dafür, dass die Schlosszunge für die Verbindung mit dem Schulterstraggurt nahe an den Verankerungspunkten liegt, was dazu beiträgt, dass der Beckengurt im vorgesehenen (steilen) Winkel über das Becken des Rollstuhlsinsassen verläuft und nicht nach oben rutschen kann. Dadurch verbleibt der Beckengurt besser in seiner vorgesehenen Position und die Schlosszunge zur Verbindung mit dem Schulterstraggurt bleibt außen. Durchtauchen unter dem Gurt wird erschwert.

Da der Beckengurt zum Rollstuhl gehört, kann er sogar bereits vor Fahrtantritt vom Rollstuhlnutzenden (ggf. mit Unterstützung) angelegt werden: Dies spart Zeit beim Anlegen des IRS und erleichtert den Sicherungsvorgang für Fahrgast und Fahrpersonal. Das Fahrpersonal sollte den korrekten Sitz des Beckengurtes allerdings immer kontrollieren.

4.5.3.5 Befestigungssysteme

Für die Befestigung des RRS am Rollstuhl stehen unterschiedliche Befestigungssysteme zur Verfügung: Gurtschlaufen, Haken oder Karabiner (Bild 4-17). Diese sind an den vorgesehenen Befestigungspunkten am Rollstuhl anzubringen, entweder an den Kraftknoten-Ösen oder an den für die Befestigung gekennzeichneten Punkten (vgl. Kapitel 3.2.5).



Bild 4-17: Unterschiedliche Befestigungssysteme zur Sicherung von Rollstühlen in Kraftfahrzeugen (Fotos: Hermann Schnierle GmbH)

Werden Haken für die Befestigung der Gurte des RRS am Rollstuhl verwendet, können diese zwar sehr schnell und leicht eingehängt werden (vor allem in die Öse). Versuche haben allerdings gezeigt, dass die Haken beim Rückprall (Rebound) nach dem Aufprall des Fahrzeugs auf ein Hindernis aus dem Befestigungspunkt springen können. Daher sollte die Sicherung besser mittels Karabiner oder Gurtschlaufe erfolgen.

Gurtschlaufen lassen sich an den Ösen am Rollstuhl ebenfalls leicht befestigen (Bild 4-18). Es ist allerdings darauf zu achten, dass die Schlaufen gut in die Ösen passen (Breite, nicht knicken) und die Öse keine scharfen Kanten aufweist. Da Gurtschlaufen bei der Befestigung am Rollstuhl auch ohne Kraftknoten sehr flexibel zu handhaben sind, ist besonders darauf zu achten, dass bei der Befestigung am Rollstuhl nur geeignete Stellen verwendet werden (vgl. Kapitel 3.2.5).



Bild 4-18: Verbinden des Rollstuhl-Rückhaltesystems mittels Gurtschlaufe und Öse am Kraftknoten (Fotos: AMF Bruns GmbH & Co. KG)

Da alle drei Systeme geringfügig abweichende Handgriffe erfordern und die Befestigungsmöglichkeiten am Rollstuhl je nach Ausstattung sowie Bauart des Rollstuhls variieren, sollte insbesondere das Fahrpersonal regelmäßig (mindestens einmal jährlich) in der Ver-

wendung der Sicherungssysteme unterwiesen werden (vgl. Kapitel 5.4). Aber auch Begleitpersonal sollte regelmäßig in der ordnungsgemäßen Anwendung der Rückhaltesysteme unterwiesen werden.

4.5.3.6 Sicherung schwerer Rollstühle

Durch unterschiedliche Antriebsarten (muskelnkraftbetrieben oder elektrisch betrieben) ist die Spannweite bei der Masse des Rollstuhls groß (vgl. Kapitel 2.2). Zusätzlich wird bei integrierten oder separaten Beckengurten auch die Masse der Insassen relevant.

Dies kann wiederum Einfluss auf die Ausführung des Sicherungssystems bzw. dessen Anwendung haben, beispielsweise der Anforderung, sechs statt vier Retraktoren (Gurtaufrollern) für die Sicherung zu verwenden. Die DIN 75078-2 weist zwar darauf hin, dass bauartbedingt sechs statt vier Gurte für die Rollstuhlsicherung erforderlich sein können, macht aber ansonsten keine weiteren Vorgaben. Es wird weder eine Sechsfach-Begurtung noch die Verwendung von Schwerlastgurten für die Sicherung schwerer Rollstühle gefordert.

Crash Tests nach ISO 7176-19 mit besonders schweren Rollstühlen haben allerdings gezeigt, dass es bei Verankerung des Rollstuhls mit lediglich vier Retraktoren vereinzelt zum Versagen von Rollstuhlgurten kam. Daher fordern einige Rollstuhlhersteller eine Sechsfach-Begurtung für besonders schwere Rollstühle (v. a. Elektrorollstühle): zwei Gurte vorne und vier Gurte hinten.

Es wird empfohlen, dass sich ein Fahrdienst, der eine Person im Elektrorollstuhl befördern soll, frühzeitig nach den Herstellerangaben des jeweiligen Rollstuhls erkundigt und sein Fahrpersonal für die Sicherung mittels Sechsfach-Begurtung entsprechend schult. (Stabel, Wilhelm 2015: 15)

4.5.4 Sicherung von nicht gekennzeichneten Rollstühlen

In Abhängigkeit des individuellen Bedarfs eines Rollstuhlnutzenden können spezielle Umbauten und behinderungsspezifische Anpassungen am Rollstuhl erforderlich sein. Für den Fahrdienst, insbesondere das Fahrpersonal von KMP, stellt sich dann u. U. die Frage nach der Zulässigkeit der Beförderung und der richtigen Sicherung des umgebauten Rollstuhls (Freigabe zur Verwendung des Rollstuhls als Fahrzeugsitz, vgl. Kapitel 3.2.2 und 3.2.5). Eine Entscheidungshilfe bezüglich des Vorgehens bei der Beförderung von Menschen mit Rollstuhl oder Elektromobil ist im Bild 4-1 (Kapitel 4.1) dargestellt.

Um generell eine sichere Rollstuhlbeförderung in Kraftfahrzeugen gewährleisten zu können und zukünftig keinen Rollstuhlnutzenden von der Beförderung auszuschließen, wurde ein Positionspapier des Runden Tisches „Sichere Mobilität für Menschen mit Behinderung“ entwickelt. An diesem haben zahlreiche Akteure mitgewirkt. Es wird vorgeschlagen, eine verbindliche verkehrsrechtliche Regelung zu schaffen, die folgende Schritte bei der Rollstuhlbeförderung beinhaltet (Verband der TÜV e. V. (VdTÜV) 15.01.2013):

1. Rollstuhlnutzende haben sich während der Beförderung in einem Kraftfahrzeug aus ihrem Rollstuhl in einen fahrzeugeigenen Fahrgastsitz umzusetzen.
2. Ist dies nicht möglich (z. B. aufgrund des Behinderungsbildes des Rollstuhlinnassen oder einer möglichen Gefährdung Dritter, z. B. des Fahrpersonals), ist es zulässig, dass der Rollstuhlnutzende während der Fahrt sitzend in seinem Rollstuhl befördert wird.

Hierfür muss:

- a) der für die Beförderung genutzte Rollstuhl vom Rollstuhlhersteller entsprechend nach DIN EN 12183 bzw. DIN EN 12184 geprüft und zur Verwendung als Fahrzeugsitz freigegeben sein und
 - b) ein Rollstuhl- und Personenrückhaltesystems nach DIN 75078-2 verwendet werden, welches aus entsprechenden Rollstuhl- und Fahrzeugkomponenten besteht.
3. Zu Punkt 2 gelten folgende Ausnahmen:
- a) Rollstuhlnutzende dürfen während der Beförderung im Kraftfahrzeug einen für sie individuell angepassten und gefertigten Rollstuhl verwenden, wenn sie aufgrund ihres Behinderungsbildes einen vom Hersteller nach DIN EN 12183 oder DIN EN 12184 als Fahrzeugsitz freigegebenen Rollstuhl nicht verwenden können. Voraussetzung hierfür ist, dass der für die Beförderung genutzte Rollstuhl in seiner Grundkonfiguration (Fahrbasis mit funktionierender Steuerung und Standardsitzaufbau) der DIN EN 12183 oder DIN EN 12184 entspricht. Diese individuelle Anpassung und Fertigung muss durch den Fachhändler und Hersteller dokumentiert und nachgewiesen werden. Punkt 2b bleibt von dieser Ausnahme unberührt.
 - b) Kann der Rollstuhlnutzende aufgrund seines Behinderungsbildes während der Beförderung in Kraftfahrzeugen weder einen Rollstuhl nach Punkt 2 noch nach Punkt 3a nutzen, ist es zulässig, dass die Beförderung auch in einem Rollstuhl als Sonderanfertigung im Sinne der RL 93/42/EWG erfolgt. Für die Rollstuhl- und Personensicherung muss in diesem Fall die bestmögliche Lösung gewählt werden. Das bedeutet beispielsweise, dass die Befestigung (z. B. mit Gurtschlaufen) an festen Bauteilen und auf beiden Seiten auf gleicher Höhe erfolgen muss. Eine Befestigung u. a. an den Rädern oder Armlehnen ist nicht zulässig. Im Positionspapier heißt es weiter: „Der Hersteller oder sein in der Europäischen Gemeinschaft niedergelassener Bevollmächtigter muss bei diesen Sonderanfertigungen eine Erklärung ausstellen, welche die durch das MPG Anhang VIII – Kapitel 2 festgelegten Daten/Angaben enthält.“

Dabei sind die in den Punkten 2 und 3 genannten Normen stets in ihrer jeweils gültigen Fassung anzuwenden. Bestandteil dieser Erklärung ist auch die Prüfung der bestmöglichen Sicherung bei der Beförderung im Kraftfahrzeug.

In einigen technischen Regelwerken wird ebenfalls Bezug dazu genommen, wie mit individuellen Anpassungen von Rollstühlen umgegangen werden sollte:

- Im Anwendungsbereich der Normen DIN EN 12183 und DIN EN 12184 heißt es ausdrücklich, dass die Normen nicht für kundenspezifisch angefertigte muskelkraftbetriebene und elektrisch angetriebene Rollstühle oder für sportliche Aktivitäten vorgesehene Rollstühle gelten.
- In der ISO 7176-19 heißt es hierzu, dass Rollstuhlinsassen mit Rollstühlen, welche nicht mit der ISO 7176-19 übereinstimmen, der Zugang zu und die Beförderung in Kraftfahrzeugen nicht verwehrt werden kann.³¹ Demnach dürfen Menschen, die aufgrund ihres Behinderungsbildes auf einen umgebauten Rollstuhl angewiesen sind, von der Roll-

³¹ „However, a wheelchair’s failure to comply with this part of ISO 7176 cannot be used to limit access to, and availability of, motor vehicle transportation for wheelchair users.“ (ISO 7176-19, Introduction)

stuhlbeförderung nicht ausgeschlossen werden und haben dasselbe Recht auf Mobilität wie alle anderen Fahrgäste auch.

- Die ISO 7176-19 beschreibt ein Prüfverfahren für komplette Rollstühle. In der Praxis werden häufig unterschiedliche Rollstuhlsitzsysteme mit einer Rollstuhlbasis verwendet. Für diese Kombinationsmöglichkeiten beschreibt die DIN 16840-4 ein Prüfverfahren, damit auch diese Kombinationen für die Verwendung als Fahrzeugsitz freigegeben werden können.

4.5.5 Kopf- und Rückenstütze

Eine Kopfstütze dient dazu, die Rückwärtsbewegung des Kopfes eines Insassen zu begrenzen, wenn es auf das Fahrzeug einen Heckaufprall gibt. Der Zweck ist es, Verletzungen an der Halswirbelsäule (Schleudertrauma) zu vermeiden oder abzumildern. Kopfstützen, die auf den Rollstuhl aufgesteckt oder aufgeschraubt werden, sind als Rückhaltesysteme allerdings nicht geeignet (vgl. Stabel, Wilhelm 2015: 15).

Bei einem Heckaufprall sind Rückenlehnen von Rollstühlen im Allgemeinen nicht in der Lage den einwirkenden Kräften Stand zu halten und die im Rollstuhl sitzende Person zu stützen. Die Lehnen biegen sich unter der Last des Oberkörpers der im Rollstuhl sitzenden Person nach hinten. Die an der Rückenlehne aufgesteckte Lehne folgt dieser Bewegung und entfernt sich vom Kopf, wodurch der Stützeffekt verloren geht. Um das Wegbiegen der Lehne zu verhindern bedarf es einer Rückenstütze welche die Rückenlehne des Rollstuhls von hinten stützt.

Zudem wirken die Insassenrückhaltesysteme nach ISO 10542-1 oder DIN 75078-2 nur in Fahrtrichtung (Frontalanprall). Um Menschen im Rollstuhl auch bei einem Auffahrunfall zu schützen bedarf es daher einer großflächigen Abstützung von Kopf und Rücken.

Um diese Anforderungen zu erfüllen, können als geeignetes Rückhaltesystem für KMP kombinierte Kopf- und Rückenstützen eingesetzt werden (Bild 4-19). Diese stützen den Rollstuhl als Ganzes ab. Die kombinierten Kopf- und Rückenstützen können grundsätzlich auch nachgerüstet werden. Der Schulterstraggurt ist in das System integriert.

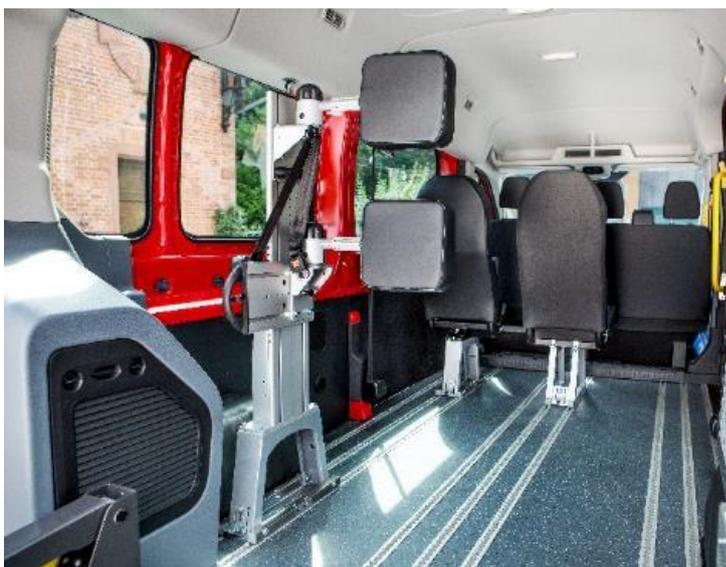


Bild 4-19: Kombinierte Kopf- und Rückenstütze mit integriertem Schulterstraggurt in einem KMP (Quelle: MobilTec GmbH, Bingen)

Das wichtigste Kriterium für die Wirksamkeit einer Kopfstütze ist deren richtige Einstellung. Um im Falle eines Unfalls ein Schleudertrauma der Halswirbelsäule bei Fahrzeuginsassen bzw. dem Rollstuhlinsassen zu verhindern, sollte der Abstand der Kopfstütze zum Kopf des Rollstuhlinsassen so gering wie möglich sein. Auch die korrekte Einstellung der Höhe der Kopfstütze ist wichtig. Daher sollte das Anlegen und Einstellen einer Kopf- und Rückenstütze ebenfalls Bestandteil einer regelmäßigen Unterweisung für das Fahr- und Begleitpersonal sein.

Auf das Anlegen der fahrzeugseitige Kopf- und Rückenstütze muss verzichtet werden, wenn Vorrichtungen oder Zubehör am Rollstuhl, wie beispielsweise eine Sauerstoffflasche, nicht entfernt werden dürfen und die korrekte Ausrichtung des Rückhaltesystems behindern.

5 Organisatorische Aspekte im Fahrdienst

5.1 Aufgaben und Ziele der Organisation im Fahrdienst

Die Beförderung von Menschen mit Mobilitätseinschränkungen ist eine verantwortungsvolle Aufgabe. Im Rahmen der Aufgabenwahrnehmung im Fahrdienst ergeben sich eine Reihe von Schutzmaßnahmen. Neben den technischen Aspekten spielen daher organisatorische Aspekte eine maßgebliche Rolle, damit der Dienstleister mit seinem Personal seine Aufgaben umfassend und in der gebotenen Qualität ausführen und eine sichere Beförderung durchführen kann. Die Aufgaben bei der Organisation des Fahrdienstes umfassen unter anderem:

- Die Auswahl geeigneten Personals;
- Regelmäßig nachprüfen, ob die Fahrerinnen und Fahrer im Besitz einer gültigen, für die jeweilige Fahrzeugklasse erforderlichen Fahrerlaubnis sind;
- Fahrer und Fahrerinnen auf körperliche und geistige Eignung prüfen;
- Die Qualifikation und Aus- und Weiterbildung des Personals im Fahrdienst;
- Das Übertragen von Aufgaben an Dritte;
- Die Einweisung von Personal in die jeweils übertragenen Aufgaben, z. B. die Bedienung von Fahrzeugen und technischen Einrichtungen;
- Die Zusammenarbeit im Team;
- Verantwortlichkeiten für die Fahrzeuge festlegen;
- Rechtzeitig die regelmäßigen Hauptuntersuchungen und Prüfungen der Betriebssicherheit veranlassen;
- Fahrzeuge mit Hebebühne oder Rampe und Heckabsenkung als Ein- und Ausfahrhilfe einsetzen;
- Wenn Personen im Rollstuhl sitzend befördert werden, diese korrekt sichern;
- Sicherungssysteme (Rückhaltesysteme) regelmäßig prüfen.
- Wenn nötig bei der Personenbeförderung Begleitperson mitfahren lassen;
- Regelungen im Zusammenhang mit der Durchführung der Fahrten festzulegen;
- Die Kommunikation mit dem Auftraggeber bzw. Kunden und weiteren Beteiligten;
- Ein Qualitätsmanagement der Dienstleistung mit den erforderlichen Komponenten;

5.2 Auswahl und Grundqualifikation des Fahrpersonals

Das Fahrpersonal muss „fähig und geeignet sein [...], eine sichere und ordnungsgemäße Beförderung zu gewährleisten“ und bestimmte Voraussetzungen erfüllen, um Menschen mit Mobilitätseinschränkungen in den dafür ausgerüsteten Kraftfahrzeugen befördern zu dürfen (vgl. Kapitel 3.4). Zu den Anforderungen für das Fahrpersonal gehören

- eine körperliche und geistige Eignung,
- die persönliche Zuverlässigkeit sowie
- eine Grundqualifikation.

5.2.1 Körperliche und geistige Eignung

Während des Fahrdienstes sind dem Fahrpersonal Fahrgäste anvertraut und es können Tätigkeiten anfallen, die körperliche Anstrengungen bedeuten, beispielsweise die Befestigung der Rückhalteeinrichtungen, das Schieben von Rollstühlen mit Insassen oder das Umsetzen von Personen aus dem Rollstuhl auf einen Fahrzeugsitz. Der geistigen und körperlichen Eignung des Fahrpersonals kommt insofern eine besondere Bedeutung zu, damit es die Aufgaben entsprechend gut erfüllen kann.

Allgemeine, durch den Arbeitgeber veranlasste Eignungsuntersuchungen sind für die Beschäftigten im Fahrdienst nicht generell zulässig (vgl. Bundesministerium für Arbeit und Soziales (BMAS) 2018 sowie Kapitel 3.3.9).

Bezüglich der Überprüfung der Eignung bietet sich daher beispielsweise an, dass eine Einstellungsvoraussetzung darin besteht, dass das Fahrpersonal eine Fahrerlaubnis zur Fahrgastbeförderung (Personenbeförderungsschein) erwirbt (vgl. Kapitel 3.4.1). Um den Personenbeförderungsschein zu erlangen, müssen bei der Ersterteilung und anschließend in regelmäßigen Abständen verschiedene Untersuchungen durchgeführt werden. Dies sind bei der Ersterteilung

- eine körperliche Untersuchung durch einen Arzt,
- eine augenärztliche Untersuchung sowie
- eine leistungs-psychologische Begutachtung durch eine amtlich anerkannte Begutachtungsstelle.

Die Verlängerung des Scheins muss alle fünf Jahre durch Wiederholung der körperlichen und augenärztlichen Untersuchung bestätigt werden. Ab dem 60. Lebensjahr wird bei der Verlängerung wieder zusätzlich die leistungs-psychologische Begutachtung durchgeführt.

5.2.2 Persönliche Zuverlässigkeit

Bei der Beurteilung der persönlichen Zuverlässigkeit kann auf Zeugnisse und, wenn der Führerschein zur Fahrgastbeförderung vorliegt oder beantragt wird, auf ein polizeiliches Führungszeugnis zurückgegriffen werden. Darüber hinaus besteht der Eindruck aus dem persönlichen Gespräch. Gegebenenfalls bietet sich für das Unternehmen an, ein „Schnupperpraktikum“ zu vergeben, um das Personal vor dem Abschluss eines Arbeitsvertrags etwas besser kennenzulernen.

Fahrpersonal, welches Fahrten im Schüler-Spezialverkehr durchführt oder minderjährige Fahrgäste befördert, muss durch ein erweitertes Führungszeugnis die Zuverlässigkeit nachweisen. (vgl. §§ 30a Abs. 1 und 32 BZRG)

5.2.3 Grundqualifikation und weitere Qualifizierung

Zur Grundqualifikation für das Fahrpersonal gehört mindestens eine Fahrerlaubnis der entsprechenden Klasse, um die Fahrzeuge mit Fahrgästen fahren zu können. Bei den Fahrzeugen der Klasse M1 ist dies eine Fahrerlaubnis der Klasse B (vgl. Kapitel 3.4.1).

Am Markt gibt es Fahrzeuge, mit denen neun Fahrgäste auf regulären Sitzplätzen und zusätzlich maximal zwei Rollstühle befördert werden dürfen. Für diese Fahrzeuge ist allerdings eine Fahrerlaubnis der Klasse D erforderlich. Dies auch dann, wenn nicht alle elf Sitzplätze verwendet werden.

Falls die Beförderungsleistungen nicht durch die Freistellungs-Verordnung gedeckt sind, sondern die Regelungen nach PBefG greifen, ist zusätzlich eine Fahrerlaubnis zur Fahrgastbeförderung (Personenbeförderungsschein) erforderlich. Diese kann ebenfalls Anforderung im Rahmen der Ausschreibung sein.

Das Fahrpersonal ist regelmäßig – mindestens einmal im Jahr – zu unterweisen (Kapitel 5.3). Aufgrund bestimmter Ereignisse kann sich ein weiterer Bedarf für eine Unterweisung ergeben, beispielsweise

- nach besonderen Ereignissen (Unfälle oder Beinaheunfälle),
- bei Änderungen im Zusammenhang mit der Fahrdienstleistung (z. B. neues Fahrzeug, neue und unbekannte Rollstuhltypen oder neue Fahrgäste) sowie
- wenn Fehlverhalten beobachtet wurde.

Weiterhin sind weitergehende Schulungen und Fortbildungen empfehlenswert (Kapitel 5.4).

5.3 Unterweisung, Pflichtenübertragung und Gefährdungsbeurteilung

Gemäß § 4 Abs. 1 BetrSichV „[dürfen] Arbeitsmittel [...] erst verwendet werden, nachdem der Arbeitgeber

1. eine Gefährdungsbeurteilung durchgeführt hat,
2. die dabei ermittelten Schutzmaßnahmen nach dem Stand der Technik getroffen hat und
3. festgestellt hat, dass die Verwendung der Arbeitsmittel nach dem Stand der Technik sicher ist.“

Dafür sind regelmäßig Kontrollen durchzuführen. Beispielsweise hat sich ein Fahrzeugführer oder eine Fahrzeugführerin vor Beginn der Schicht zu kontrollieren, ob die Betätigungs- und Sicherheitseinrichtungen funktionsfähig sind. Auch während der Schicht ist der Zustand des Fahrzeugs auf augenscheinliche Mängel hin zu überprüfen (vgl. DGUV 2018: 7).

Grundsätzlich ist der Unternehmer oder die Unternehmerin verantwortlich für die im Unternehmen oder im Namen des Unternehmens durchgeführten Tätigkeiten. Dies betrifft vor allem Tätigkeiten im Unternehmen, bei denen staatliche Arbeitsschutzvorschriften berührt sind.

„Der Unternehmer oder die Unternehmerin hat die erforderlichen Maßnahmen zur Verhütung von Arbeitsunfällen, Berufskrankheiten und arbeitsbedingten Gesundheitsgefahren sowie für eine wirksame Erste Hilfe zu treffen.“ (§ 2 Abs. 1 Satz 1 DGUV Vorschrift 1)

Der Unternehmer oder die Unternehmerin kann Aufgaben an Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter im Unternehmen oder Dritte delegieren. Im Rahmen der Beförderung von Menschen mit Mobilitätseinschränkungen in Kraftfahrzeugen können dies beispielsweise Fahrtätigkeiten mit damit verbundenen Pflichten sein oder Tätigkeiten im Rahmen der Instandhaltung von Fahrzeugen.

5.3.1 Unterweisung

Beschäftigte sind über die bei ihren Tätigkeiten auftretenden Gefahren sowie die Maßnahmen zu ihrer Abwendung vor der Beschäftigung zu unterweisen. Die Unterweisung ist anschließend „in angemessenen Zeitabständen“, mindestens jedoch einmal jährlich, zu wiederholen (vgl. § 12 ArbSchG und § 4 Abs. 1 DGUV Vorschrift 1). Die Unterweisung ist zu dokumentieren.

Die Unterweisung dient dem Zweck, dass die Mitarbeitenden in der Lage sind, die ihnen übertragenen Aufgaben mit der erforderlichen Sorgfalt und Sachkunde durchzuführen. Die Unterweisung kann durch per Pflichtenübertragung festgelegte Vertreterinnen oder Vertreter durchgeführt werden, welche die notwendige Fachkunde besitzen. Dies können Mitarbeitende aus dem eigenen Unternehmen sein, die bereits unterwiesen wurden, oder auch Dritte, beispielsweise Fachkräfte des Herstellers einer Hebeplattform, der Personal für den Fahrdienst in der sicheren Bedienung der Hebeplattform unterrichtet. Unterweisungen sollten vor allem in folgenden Teilbereichen stattfinden:

- Unterweisung in die Benutzung der Fahrzeuge einschließlich der notwendigen Kontrollen, um Mängel feststellen zu können. Bei unterschiedlichen Fahrzeugtypen oder Ausstattungsvarianten sollte je Fahrzeugtyp oder ggf. je Ausstattungsvariante eine eigene Unterweisung durchgeführt werden, um die spezifischen Eigenarten kennenlernen zu können. Im Rahmen der Unterweisung können Probefahrten zweckmäßig sein.
- Die Bedienung von Zusatzeinrichtungen wie Einstiegshilfen, vor allem Hebeplattformen.
- Eine ausführliche Unterweisung im Umgang mit Rückhaltesystemen und Rollstühlen inklusive praktischer Übungen zur Anwendung der Rückhaltesysteme. Zweckmäßigerweise werden in den Unterweisungen die unterschiedlichen Arten der Rückhaltesysteme (z. B. mit und ohne Kraftknoten), sowie die unterschiedlichen Möglichkeiten der Sicherung (nach DIN 75078 bzw. nach ISO 10542-1) besprochen und geübt.
- Grundsätze der korrekten Sicherung von Personen im Rollstuhl, u. a., dass
 - die Rückenlehne des Rollstuhls grundsätzlich immer senkrecht zu stellen ist (ggf. sind Angaben des Rollstuhlherstellers zu beachten);
 - der Gurtverlauf kontrolliert wird (Lage und Winkel);
 - keine dicke Kleidung unter dem Gurt getragen wird die einen Abstand zwischen Gurt und Person hervorruft (Gurtlose);
 - dass Gurtlose zu vermeiden sind und Gurte daher immer nachzuziehen sind; dies gilt sowohl für das IRS als auch für das RRS;
 - dass das RRS nie über Kreuz abgespannt werden darf und
 - dass die Befestigungspunkte des RRS entsprechend der Vorgaben gewählt werden.

Für die Durchführung von Kontrollen am Fahrzeug hat die DGUV Hinweise für Fahrzeugführer und Fahrzeugführerinnen zur Feststellung des betriebssicheren Zustandes von Fahrzeugen, die dem Geltungsbereich der DGUV Vorschrift 70 und 71 „Fahrzeuge“ unterliegen, zusammengestellt (DGUV 2018). Der betriebssichere Zustand umfasst sowohl den verkehrssicheren als auch den arbeitssicheren Zustand. Diese Hinweise können als Grundlage für eine Unterweisung der Fahrzeugführerinnen oder Fahrzeugführer verwendet werden.

Für die Bedienung von Einstiegshilfen und Rückhaltesysteme sind Unterweisungen durch geschultes Personal durchzuführen und ansonsten die Betriebsanleitungen bereitzuhalten (vgl. Anhang C).

Von besonderer Bedeutung für die Qualitätssicherung ist es, dass die unterweisenden Personen selbst regelmäßig geschult werden (vgl. Kapitel 5.4).

5.3.2 Formale Aspekte der Pflichtenübertragung

Sind die Aufgaben nicht bereits im Arbeitsvertrag festgeschrieben, muss eine gesonderte Pflichtenübertragung erfolgen, um den Aufgabenbereich und die Zuständigkeit dieser zusätzlichen Arbeiten klar zu regeln. Die Regelungen und formalen Kriterien der Pflichtenübertragung sind in den Unfallverhütungsvorschriften geregelt:

„Der Unternehmer kann zuverlässige und fachkundige Personen schriftlich damit beauftragen, ihm nach Unfallverhütungsvorschriften obliegende Aufgaben in eigener Verantwortung wahrzunehmen. Die Beauftragung muss den Verantwortungsbereich und Befugnisse festlegen und ist vom Beauftragten zu unterzeichnen. Eine Ausfertigung der Beauftragung ist ihm auszuhändigen.“ (§ 13 DGUV Vorschrift 1)

Die Pflichtenübertragung kann sich dabei nicht nur auf interne Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter erstrecken, sondern sie kann auch externe Dienstleister einschließen.

Durch die Pflichtenübertragung übernimmt die beauftragte Person im festgelegten Umfang die Pflichten des Unternehmers bzw. der Unternehmerin. Die festgelegte Person ist für die Umsetzung der erforderlichen Arbeitsschutzmaßnahmen im Rahmen der Aufgabendurchführung grundsätzlich selbst verantwortlich. Die Pflichtenübertragung befreit den Unternehmer oder die Unternehmerin allerdings nicht von allen Pflichten. Aufsicht und Kontrolle bleiben im Verantwortungsbereich des Unternehmers oder der Unternehmerin. Insofern ist zumindest stichprobenartig zu prüfen, ob die an Dritte übertragenen Aufgaben ordnungsgemäß erfüllt und die unternehmerischen Pflichten damit umgesetzt werden. (vgl. DGUV Regel 100-001, S. 51)

Die DGUV stellt für die Pflichtenübertragung ein Muster bereit (siehe Anhang B: Muster für die Übertragung von Unternehmerpflichten). Auf der Rückseite des Musters sind zudem relevante Hinweise im Zusammenhang mit der Pflichtenübertragung als Auszug aus dem Unfallverhütungsvorschriften aufgeführt.

5.3.3 Gefährdungsbeurteilung

Das Arbeitsschutzgesetz (ArbSchG) fordert die Durchführung einer Gefährdungsbeurteilung (GBU), um die Sicherheit der Mitarbeitenden zu gewährleisten und Unfälle zu vermeiden. Die Durchführung der GBU ist eine Führungsaufgabe, die im Fahrdienst durch Pflichtenübertragung beispielsweise an einen Fahrdienstleister übertragen werden kann. Sollte eine Fachkraft für Arbeitssicherheit im Betrieb vorhanden sein, kann diese bei der Erstellung der GBU unterstützen.

Auf der Grundlage der GBU erfolgt die Ableitung geeigneter Maßnahmen zur Gefahrenabwehr (Verhütung von Unfällen). Die Ergebnisse der GBU sind zu dokumentieren (vgl. §§ 5 und 6 ArbSchG). Die Anforderungen an eine Gefährdungsbeurteilung werden in den Verordnungen zum Arbeitsschutz themenbezogen konkretisiert, z. B. in der Arbeitsstättenverordnung, in der Betriebssicherheitsverordnung (BetrSichV).

Weder das Arbeitsschutzgesetz noch die DGUV Vorschrift 1 regeln jedoch im Detail, wie die Beurteilung der Arbeitsbedingungen und die Gefährdungsbeurteilung durchzuführen sind. Daher stellen hierzu die Berufsgenossenschaften und Unfallkassen eine Vielzahl konkreter und branchen- und bereichsspezifischer Handlungshilfen zur Verfügung (vgl. Kapitel

7.4). Zusätzlich beraten die Aufsichtspersonen der Unfallversicherungsträger Unternehmen und öffentliche Einrichtungen auf Anfrage.

Die GBU stellt eine Form der Risikoanalyse dar. Es werden die Eintrittswahrscheinlichkeit und die Schadensschwere in einer Matrix zu Gefährdungsklassen kombiniert. Lässt sich die Gefährdung nicht vermeiden, wird in Abhängigkeit der Risikobewertung (Ergebnis der Gefährdungsklasse) geeignete Schutzmaßnahmen zur Minimierung der Gefahr anzuwenden. Die Maßnahmen werden nach dem sogenannten TOP-Prinzip (Bild 5-1) priorisiert.

„Ergibt sich aus der Gefährdungsbeurteilung, dass Gefährdungen durch technische Schutzmaßnahmen nach dem Stand der Technik nicht oder nur unzureichend vermieden werden können, hat der Arbeitgeber geeignete organisatorische und personenbezogene Schutzmaßnahmen zu treffen. Die Verwendung persönlicher Schutzausrüstung ist für jeden Beschäftigten auf das erforderliche Minimum zu beschränken.“ (§ 4 Abs. 2 BetrSichV)



Bild 5-1: Hierarchie des TOP-Prinzips zur Umsetzung von Schutzmaßnahmen (Grafik: STUVA)

Werden aus der GBU heraus Probleme erkannt, sollten Lösungsansätze im Team erarbeitet werden. Mit diesem Ansatz werden unterschiedliche Sichtweisen auf das Problem und unterschiedliche Erfahrungen berücksichtigt. Diesem Ansatz liegt die Erfahrung zugrunde, dass Probleme meist mehr als eine Ursache haben. Insofern sind verschiedene Maßnahmen erforderlich, um dem Problem wirksam zu begegnen. Zugleich kann im Fahrdienst damit eine gute Grundlage geschaffen werden, damit die in einer Unterweisung vermittelten Maßnahmen auf Akzeptanz stoßen (vgl. Stabel, Wilhelm 2015: 32).

In einer Gefährdungsbeurteilung können folgende Schritte durchgeführt werden, um zu einer Abschätzung des Gefährdungspotenzials und geeigneten Maßnahmen zu gelangen (Bild 5-2 und Tabelle 5-1).

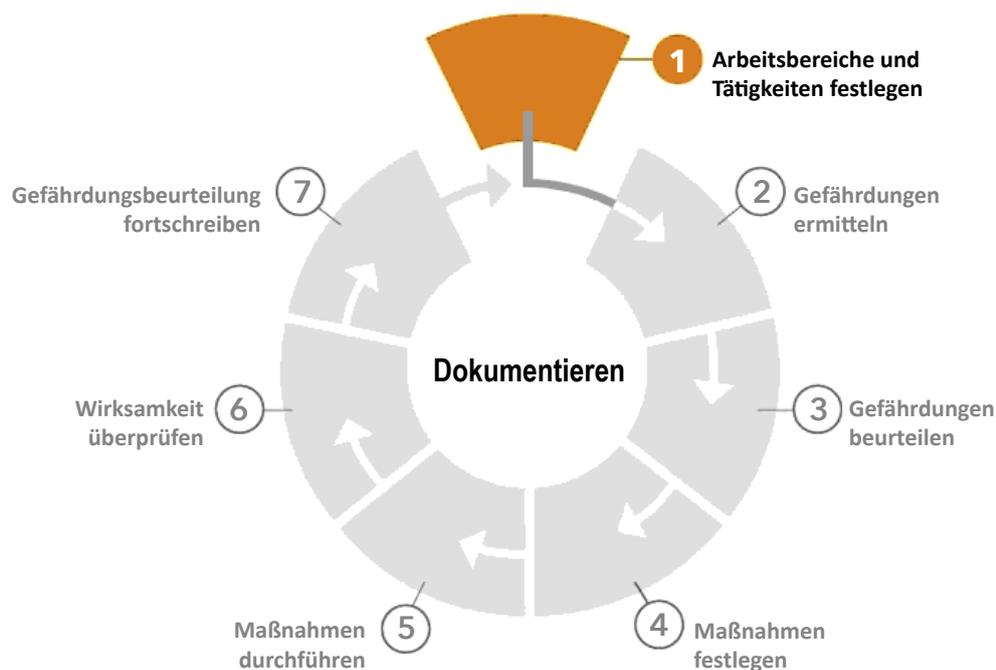


Bild 5-2: Schritte bei der Gefährdungsbeurteilung (Quelle: BGW)

Schritt-Nr.	Arbeitsschritt	Analyseschritte	Beispiele und Hinweise
1	Betrachtungseinheit festlegen		Handelt es sich um eine arbeitsplatzbezogene oder personenbezogene Analyse?
2	Gefährdungen ermitteln	Gespräche mit Mitarbeitenden, Arbeitsplatz besichtigen, Arbeitsabläufe beobachten, Unfall- und Krankenstatistiken auswerten	
3	Gefährdung beurteilen	Dringlichkeit des Handlungsbedarfs ermitteln	Regelmäßiges und häufiges Schieben eines schweren Rollstuhls über eine Rampe kann zu Rückenschmerzen führen.
4	Ziele festlegen und konkrete Maßnahmen ableiten		Tätigkeiten vermeiden oder verringern, die den Rücken belasten
5	Maßnahme durchführen	Die Verhältnismäßigkeit der Mittel hinsichtlich des bestehenden Risikos ist zu prüfen.	Nicht die günstigste, sondern die wirksamste Maßnahme ist anzustreben. Die Durchsetzung ist eine Führungsaufgabe, die Umsetzung ist Aufgabe aller Beteiligten.
6	Wirksamkeitskontrolle	Wird die Maßnahme dauerhaft umgesetzt? Hat die Maßnahme zum gewünschten Ziel geführt? War das Ziel realistisch?	
7	Fortschreibung des Verfahrens		

Tab. 5-1: Durchführung einer Gefährdungsbeurteilung

Für die Fahrdienstorganisation sind beispielsweise folgende Gefährdungsbeurteilungen sinnvoll:

- Tätigkeitsbezogen, um durch Maßnahmen die Sicherheit der Mitarbeitenden zu gewährleisten oder
- personenbezogen (im Einzelfall), beispielsweise bei häufig wechselnden Tätigkeiten oder Arbeitsplätzen, bei denen bestimmte Voraussetzungen erfüllt sein müssen (z. B. körperliche Leistungsfähigkeit zum Umsetzen oder Bewegen der Fahrgäste und Rollstühle),
- fahrgastbezogen, um individuelle Sicherheitsmaßnahmen festzulegen und die Sicherheit der Fahrgäste und ggf. die Sicherheit der Mitarbeitenden zu gewährleisten. Die fahrgastbezogene GBU sollte in der Regel in Zusammenarbeit mit der Betreuungseinrichtung erstellt werden.

Es hat sich beispielsweise als zielführend ergeben, dass für jede zu befördernde Person eine GBU durchgeführt wird. Mit dieser kann auf die Besonderheiten der jeweiligen Fahrgäste eingegangen werden bzw. kann der Einsatz des Fahrpersonals den Anforderungen entsprechend geplant werden. So kann von aggressiven oder autoaggressiven Fahrgästen oder Fahrgästen mit Anfallsleiden eine Gefahr für das Fahrpersonal ausgehen. Damit kann die Sicherheit bei der Fahrt nicht mehr gewährleistet werden und es besteht eine erhöhte Unfallgefahr.

Auf Grundlage der GBU kann beurteilt werden, ob es beispielsweise geboten ist, während der Fahrt eine Begleitperson im Fahrzeug mitzunehmen. Im Einzelfall kann das Ergebnis der GBU aufzeigen, dass unter Sicherheitsaspekten sogar eine Einzel-Beförderung sinnvoll ist. Eine GBU könnte auch ergeben, dass es sinnvoll sein kann, Fahrgästen bestimmte Sitzplätze zuzuweisen. Besteht beispielsweise die Gefahr, dass ein Fahrgast während der Fahrt eine Tür öffnet, sollte er oder sie keinen Sitzplatz in Türnähe zugewiesen bekommen.

Für den Personaleinsatz ist es wichtig zu wissen, ob beispielsweise Fahrgäste vom Rollstuhl auf einen regulären Fahrzeugsitz umgesetzt werden müssen. Hier muss das Fahrpersonal in der Lage sein, das Gewicht der umzusetzenden Person zu bewegen, muss also regelmäßig bestimmte Lasten heben und bewegen können. Dafür bietet sich ebenfalls eine Gefährdungsbeurteilung an.

Die Bundesanstalt für Arbeitsschutz und Arbeitsmedizin (BAUA) stellt auf einer Webseite zum Handlungsfeld „Gefährdungsbeurteilung“ ausführliche Informationen bereit. Dort werden beispielsweise einzelne Schritte der GBU, verschiedenen Klassen von Gefährdungsfaktoren sowie eine Datenbank mit konkreten Handlungshilfen kostenlos zum Abruf bereitgestellt (Bundesanstalt für Arbeitsschutz und Arbeitsmedizin (BAuA) o. J.).

5.4 Schulung und Weiterbildung

Neben regelmäßigen Unterweisungen des Personals (vgl. Kapitel 5.3.1) bieten sich verschiedene Qualifizierungs- und Fortbildungsmaßnahmen an. Die regelmäßige Weiterbildung sichert einen hohen Qualitätsstandard. Folgende Schulungen und Weiterbildungsangebote sind zu empfehlen:

- Der Umgang mit hilfsbedürftigen Personen ist insbesondere für Berufsanfänger zu empfehlen, die bislang noch keine oder nur wenige Berührungspunkte zu Menschen mit Mobilitätseinschränkungen hatten.

- Personal im Fahrdienst sollte grundsätzlich als Ersthelfer qualifiziert sein, um in Notfallsituationen entsprechend vorbereitet zu sein (vgl. Kapitel 5.5.7).
- Für das Fahrpersonal sind Fahrsicherheitstrainings zu empfehlen, in denen die Teilnehmerinnen und Teilnehmer richtiges Bremsen, Ausweichen oder das Verhalten beim Schleudern des Fahrzeugs üben, um im Ereignisfall besser auf derartige Situationen reagieren zu können. Die BGW übernimmt für ihre Mitglieder beispielsweise einen Teil der Kosten.
- Zur Sensibilisierung können Personen, die sich für den Fahrdienst qualifizieren möchten, selbst einmal in einem Rollstuhl Platz nehmen. Sie werden dann mit den entsprechenden Rückhaltesystemen im Fahrzeug gesichert und von einer Kollegin oder einem Kollegen befördert.
- Seminare zur sicheren Beförderung von Menschen mit Mobilitätseinschränkungen, bei denen aktuelle Aspekte der technischen Sicherung, der Fahrzeugausstattung, der Fahrdienstorganisation sowie rechtliche Grundlagen besprochen werden. Beispielsweise bietet die BGW derartige Seminare an (für Mitglieder kostenlos).

5.5 Rahmenbedingungen für eine sichere Beförderung im Fahrzeug

Eine gute Einsatz- und Personalplanung ist Grundlage für einen zuverlässigen Betrieb und vermindert zudem das Risiko eines Unfalls. Hier sind verschiedene Aspekte bei der Fahrdienstorganisation von Bedeutung:

- Eine gute Pflege und Vorbereitung der Fahrzeuge,
- ein gut geplanter Fahreinsatz inklusive des Fahrgastwechsels,
- klare Regelungen im Rahmen der Beförderung im Fahrzeug,
- Überlegungen hinsichtlich der Notwendigkeit von Begleitpersonen,
- Handlungsanweisungen für besonderen Situationen, z. B. Pannen und Notfälle.

Im Folgenden werden einige Hinweise bezüglich der genannten Punkte gegeben. Die Hinweise basieren überwiegend auf einem Leitfaden der BGW (Stabel, Wilhelm 2015) sowie auf Hinweisen aus dem BGW-Seminar „Sichere Beförderung von Menschen mit Behinderungen in Kraftfahrzeugen“.

5.5.1 Vorbereitung und Übergabe des Fahrzeugs

Geeignete organisatorische Maßnahmen und Regelungen können dazu beitragen, den Fahrauftrag zuverlässig und sicher durchzuführen. Damit die Fahrt pünktlich gestartet werden kann, sollten innerhalb der Organisation klare Regelungen getroffen werden. Diese umfassen beispielsweise:

- Das Fahrzeug ist nach jeder Schicht zu betanken und dann erst abzustellen.
- Das Fahrzeug ist regelmäßig – auch außerhalb der gesetzlich vorgegebenen Prüfaufträge – zu warten (z. B. Wasserfüllstand, Luftdruck der Reifen, Ölstand, Sauberkeit, Vollständigkeit der Ausrüstung wie Erste Hilfe-Kasten, Warnwesten usw.). Zuständige Personen sind zu benennen und der Arbeitsumfang klar zu definieren. Als Grundsatz kann hier das Prüfprinzip WOLKEN angewendet werden (vgl. Bild 5-3).



Bild 5-3: Prüfprinzip WOLKEN für die Fahrzeugwartung (Grafik: STUVA)

- Zur Wartung gehört auch die regelmäßige Überprüfung der Rückhalteeinrichtungen und die Pflege. Beispielsweise sind die Schienen, in denen Retraktoren (Gurtaufroller) mit Verbindungsstücken (Fittingen) verankert werden, regelmäßig zu reinigen, damit die Fittinge korrekt einrasten können (vgl. Kapitel 5.6).
- Vor der Abfahrt ist Zeit für die Sichtprüfung des Fahrzeugs durch das Fahrpersonal einzuplanen. Weist das Fahrzeug Mängel auf, welche die sichere Verwendung beeinträchtigen, darf das Fahrzeug nicht weiterverwendet werden (vgl. DGUV 2018: 6 und Kapitel 3.3.6). Das Ergebnis der Prüfung ist schriftlich im Fahrtenbuch zu dokumentieren und mit der Unterschrift zu belegen. Für die Dokumentation und Meldung der Mängel bietet die BGW ein Formblatt an. Das Formblatt lässt zudem erkennen, ob ein Mangel vom vorherigen Fahrpersonal gemeldet wurde.
- Es sollte klar und einheitlich geregelt werden, wie Fahrzeuge, Schlüssel und notwendige Papiere übergeben werden.
- Nach jeder Beförderung, bei der die Rückhalteeinrichtungen für die Sicherung eines Rollstuhls benutzt wurden, sind die Teile der Rückhalteeinrichtungen auszubauen und ordnungsgemäß in der vorgesehenen Box zu verstauen. Zum einen schützt dies die Fittinge, Retraktoren und Gurte vor Beschädigungen (z. B. durch Überfahren mit dem Rollstuhl) oder Unfallgefahren (Stolpern). Zum anderen unterstützt dies die korrekte Sicherung eines Rollstuhls, weil die Fittinge jeweils neu auf die Geometrie des Rollstuhls³² ausgerichtet werden müssen. Damit wird eine korrekte Abspannung der Gurte abgestimmt auf den jeweiligen Rollstuhl unterstützt.

„Für Fahrzeuge, die am öffentlichen Verkehr teilnehmen, ergibt sich aus verkehrsrechtlichen Vorschriften – hier insbesondere § 23 Abs. 1 und 2 StVO und § 31 Abs. 2 StVZO – die Notwendigkeit für die Fahrzeugführerin oder den Fahrzeugführer, sich durch Kontrollen vor jeder Arbeitsschicht vom vorschriftsmäßigen Zustand der Fahrzeuge zu überzeugen.

³² Gilt insbesondere dann, wenn wechselnde Rollstühle transportiert werden.

Die Fahrzeugführerin oder der Fahrzeugführer ist dafür verantwortlich, dass das Fahrzeug [...] sowie die Ladung und die Besetzung vorschriftsmäßig sind und dass die Verkehrssicherheit des Fahrzeugs durch die Ladung oder die Besetzung nicht leidet. Außerdem können an Fahrzeugen innerhalb einer Arbeitsschicht Schäden und Ausfälle eintreten, die die Verkehrs- wie auch die Arbeitssicherheit beeinträchtigen können.

Die Fahrzeughalterin oder der Fahrzeughalter ist dafür verantwortlich, solche Kontrollen zu veranlassen.“ (DGUV 2018: 6)

Ein Muster einer Prüfliste für die Kontrolle von Fahrzeugen vor Schichtbeginn enthält beispielsweise der Anhang des DGUV Grundsatzes 314-002. Dieses Muster kann als Grundlage für eine Prüfliste, die auf das jeweilige Fahrzeug angepasst wird, verwendet werden.

5.5.2 Vorbereitung der Fahrt

Während der Fahrt haben sich folgende Maßnahmen bewährt, um Verzögerungen zu vermeiden und eine verlässliche Dienstleistung zu erbringen:

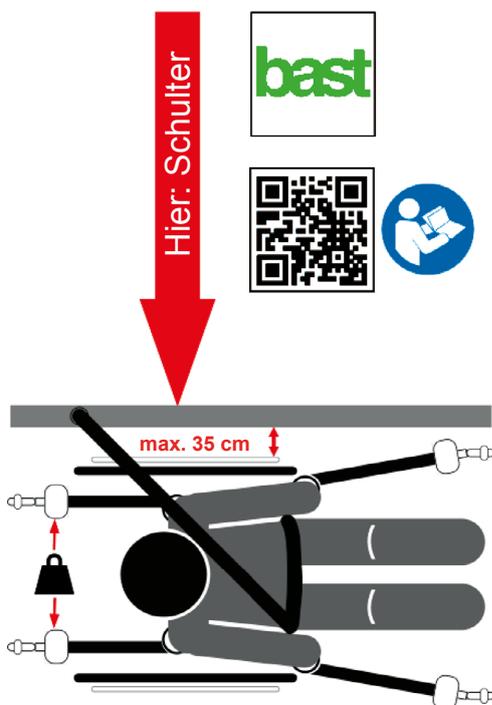
- Das Fahrpersonal sollte mit den Fahrzeugen vertraut sein. Dies gilt insbesondere dann, wenn der Fuhrpark unterschiedliche Fahrzeuge oder unterschiedlich ausgestattete Fahrzeuge umfasst. Hier sind entsprechende Einweisungen und Schulungen des Fahrpersonals durchzuführen, um Fahrzeuge und Betriebsmittel (beispielsweise Hebeplattformen oder Navigationsgeräte) sicher und ordnungsgemäß bedienen zu können.
- Auch bei einer regelmäßigen Einweisung des Fahrpersonals sollten Betriebsanleitungen, z. B. für die Einstiegshilfen oder die Rückhaltesysteme, griffbereit an geeigneten Stellen im Fahrzeug bereitgestellt werden. In der Regel reichen hier Kurzfassungen der Anleitungen, die beispielsweise auf der Aufbewahrungsbox für die Rückhalteeinrichtungen (vgl. Bild 4-12) angebracht werden können oder Handlungsanweisungen als Aufkleber an der Fahrzeugseitenwand. Durch QR-Codes ist es möglich, weitergehende Informationsangebote direkt zu verlinken. Beispielhaft ist im Bild 5-4 ein Aufkleber dargestellt, der an entsprechender Stelle an der Fahrzeugseitenwand angebracht werden kann, um auf die korrekte Positionierung eines Rollstuhls hinzuweisen.
- Das Fahrpersonal sollte grundsätzlich ortskundig sein. Sind Navigationsgeräte im Fahrzeug vorhanden, sollten regelmäßig Updates eingespielt werden. Bei der Routenplanung sind längerfristige oder größere Baustellen (geplante Baustellen) zu berücksichtigen. Städte bieten hier teilweise bereits Verkehrskalender an, auf denen entsprechende Informationen bereitgestellt werden.³³
- Die Route sollte im Vorfeld geplant werden. Insbesondere, wenn Sammelbeförderungen durchgeführt werden, kann eine Planung unter dem Aspekt „kürzeste Route“ nicht unbedingt die beste Route sein. Gegebenenfalls sind weitere Aspekte, beispielsweise die Reihenfolge des Einstiegs, relevantes Kriterium, um die Tour sicher und zuverlässig durchführen zu können. Maximalzeiten für die Beförderung einzelner Fahrgäste sind dabei zu berücksichtigen und dürfen nicht überschritten werden. Als Regelmaß gilt hier eine Beförderungszeit von 60 Minuten als Grenzwert.
- Für die Fahrzeit sollte ein Sicherheitspuffer eingeplant werden. Zum einen können verkehrsbedingte Ereignisse zu Verzögerungen führen. Andererseits können auch Schwierigkeiten beim Fahrgastwechsel mehr Zeit als vorgesehen beanspruchen.
- Zur Ausrüstung der Fahrzeuge bzw. des Fahrpersonals sollten geeignete Kommunikationsmittel (in der Regel Mobiltelefone) gehören, damit bei außerplanmäßigen Störungen

³³ Vgl. Verkehrskalender der Stadt Köln: <https://www.stadt-koeln.de/leben-in-koeln/verkehr/verkehrskalender/index.html> (15.12.2022).

gen Dritte (Fahrdienstleitung, Schule oder Einrichtung, Eltern usw.) informiert werden können. Die jeweiligen Kontaktdaten sind vorher zu erheben und zusammenzustellen.

- Touren sollten möglichst mit derselben Besetzung (Bezugsperson) durchgeführt werden. Dies schafft zum einen Vertrauen und Stabilität, zum anderen kennt das Fahrpersonal mögliche Besonderheiten der Fahrgäste und kann gezielt auf diese eingehen. Dabei können auch Sicherheitsaspekte berührt sein, beispielsweise im Zusammenhang mit der Zuweisung von Sitzplätzen oder mit dem Anlegen der Rückhalteeinrichtungen bei Rollstühlen mit individuellen Anbauten.
- Damit kurzfristige Ausfällen beim Fahr- oder Begleitpersonal (beispielsweise krankheitsbedingt), kompensiert werden könne, sollte im Rahmen des Angebots durch das dienstleistende Unternehmen ein Ausfall- und Vertretungskonzept erstellt werden. Hier ist nachzuweisen, dass sowohl geeignetes Personal als auch geeignete Fahrzeuge vorhanden sind, um auf Ausfälle reagieren zu können und die Dienstleistung in der vereinbarten Qualität sicherstellen zu können.
- Es sollten Besonderheiten im Zusammenhang mit der Beförderung von Fahrgästen auf einer Tour kommuniziert werden. Auch in diesem Zusammenhang bieten sich GBU bzw. daraus abgeleitete Handlungsanweisungen an, die bei Bedarf vom Fahrpersonal (Ersatz) eingesehen werden können.
- Die Kommunikation zwischen Fahrpersonal und Eltern oder Einrichtungen bzw. Schule im Rahmen des Beschwerdemanagements sollte in der Regel über die Fahrdienstleitung erfolgen und nicht dem Fahrpersonal obliegen. So kann die Entscheidung über geeignete Maßnahmen zur Störungsbewältigung von der Fahrdienstleitung als zentrale Stelle eingeleitet werden.

RICHTIG GESICHERT!



Hinten MÜSSEN Gurte mit ▲-Kennzeichnung eingesetzt werden.
Vorne DÜRFEN auch Gurte ohne ▲-Kennzeichnung eingesetzt werden.

Bild 5-4: Beispiel für Handlungsanweisung (Aufkleber) für die korrekte Aufstellung eines Rollstuhlnutzenden im Fahrzeug zur richtigen Verwendung des Schulterschräggurts (Quelle: BAST/Logo sowie QR-Code mit Link zur BAST-Webseite beispielhaft eingefügt.)

5.5.3 Abstimmung zwischen Besteller und Fahrdienst

Für den Linienverkehr zu und von Einrichtungen (Schulen, Werkstätten) treffen in der Regel eine Reihe von Fahrten zeitlich und räumlich zusammen. Daher sind weitere Maßnahmen empfehlenswert, die in Abstimmung mit den Einrichtungen umzusetzen sind:

- Vor allem, wenn Einrichtungen räumlich nah beieinanderliegen, lassen sich An- und Abfahrzeiten miteinander abstimmen. Dadurch können An- und Abfahrten versetzt erfolgen.
- Fahrpersonal und mögliche Betreuende helfen sich gegenseitig.
- Die Einfahrt zu Einrichtungen kann markiert werden, wenn diese vom Hauptzufahrtsweg aus nicht gut erkennbar ist. An den Hauptzufahrtstrecken und ggf. auch an den wegführenden Strecken können Hinweisschilder angebracht werden.
- Es kann zielführend sein, dass Einrichtung und Fahrdienste zusammen eine Parkplatzordnung festlegen. Diese richtet sich nach den ortsspezifischen räumlichen Verhältnissen (vgl. Kapitel 5.5.5).

Bei größeren Trägern mit mehreren Einrichtungen bietet es sich an, regelmäßige Besprechungen zwischen den Fahrdienstunternehmen und den Einrichtungen durchzuführen. Diese dienen der Abstimmung und Kontrolle von Maßnahmen sowie zur Problemvorbereitung. Entsprechende Regelungen sind zweckmäßigerweise Vertragsbestandteil.

So können die Fahrdienstleister beispielsweise dazu verpflichtet werden, regelmäßig (z. B. alle 14 Tage) mit dem Verantwortlichen für die Fahrdienstkoordination an der jeweiligen Einrichtung in Kontakt zu treten. Einmal im Jahr kann eine große Besprechungsrunde zweckmäßig sein, an der alle Einrichtungen sowie Fahrpersonal und Begleitpersonal teilnehmen. Diese Runde sollte zweckmäßigerweise am Beginn eines Vertragsjahres (in der Regel im Herbst mit Beginn des Schuljahres) stattfinden.

5.5.4 Begleitpersonen

Die primäre Aufgabe des Fahrpersonals während der Fahrt besteht darin, das Fahrzeug sicher im Verkehr zu bewegen. Das Fahrpersonal kann sich daher nicht intensiv um Betreuung oder Beaufsichtigung der Fahrgäste kümmern. Es ist im Einzelfall zu überprüfen, ob eine Begleitperson erforderlich wird. Ob vom Fahrgast eine konkrete Gefahr ausgeht, kann beispielsweise über eine Gefährdungsbeurteilung ermittelt werden (vgl. Kapitel 5.3.3). Im Einzelfall kann es sinnvoll sein, eine Einzelbeförderung durchzuführen.

Es ist abzuklären, ob für die Mitfahrt von Begleitpersonen eine gesonderte Genehmigung des Fahrdienstunternehmens erforderlich ist. Das gilt insbesondere für spontane Begleitfahrten, beispielsweise durch Eltern.

5.5.5 Rund um die Fahrt

Rund um die Fahrt sind ebenfalls einige Regeln zu beachten. Diese sind mit Dritten (Eltern, betreuenden Personen) abzustimmen bzw. im Rahmen der Einweisung oder einer Schulung des Fahrpersonals diesem zu vermitteln. Entsprechende Punkte sind ggf. in einer Dienstanweisung zu fixieren:

- Das Fahrpersonal muss sich vor Beginn jeder Fahrt davon vergewissern, dass alle Fahrgäste ihren Sitzplatz korrekt eingenommen haben und entsprechend gesichert sind. Sind Fahrgäste nicht in der Lage, selbst ihren Sicherheitsgurt anzulegen, muss dies das Fahrpersonal oder ggf. die Begleitperson übernehmen. Hier sind Absprachen im Einzel-

fall sinnvoll, wenn Fahrgäste beispielsweise auf bestimmte Personen fixiert sind. Es ist klarzustellen, dass das Fahrpersonal in letzter Instanz für die korrekte Sicherung der Fahrgäste verantwortlich ist (vgl. Kapitel 3.4.2). Insofern ist eine Kontrolle auch in den Fällen durchzuführen, wenn Dritte die Sicherung übernommen haben.

- Gepäck ist im Fahrzeug an geeigneten Stellen unterzubringen und ggf. zu sichern. Schulranzen können beispielsweise unterhalb der Sitzbank oder im Fußraum des Beifahrerplatzes untergebracht werden. Unbesetzte Hilfsmittel sind im Gepäckraum zu sichern (Ladungssicherung). Für die Sicherung ist nicht das RRS zu verwenden. Die Mitnahme von Gepäckstücken ist bei der Tourenplanung zu berücksichtigen. Dies vor allem, wenn der Gepäcktransport regelmäßig vorkommt. Es ist entsprechender Stauraum vorzusehen, was sich auf die Fahrzeugkonfiguration auswirken kann, beispielsweise bezüglich der Sitzplatzkapazität. Einzelsitze ermöglichen flexiblere Fahrzeugkonfigurationen als die Verwendung von Sitzbänken.
- Während der Fahrt dürfen keine bzw. nur notwendige Telefongespräche geführt werden. Hier sollte der Unternehmer dafür sorgen, dass das Fahrzeug über geeignete Freisprecheinrichtungen verfügt, damit das Fahrpersonal sich regelkonform verhalten kann und die Verkehrssicherheit nicht beeinträchtigt wird. Die weitere Benutzung des Telefons, z. B. Lesen oder Versenden von Nachrichten während der Fahrt, ist ebenfalls nicht gestattet. Wird ein Telefon (ausnahmsweise) außerhalb der Freisprecheinrichtung benutzt, muss das Fahrzeug vorher sicher abgestellt werden und der Motor muss abgeschaltet sein (vgl. § 23 Abs. 1b StVO).
- Das Rauchen im Fahrzeug ist nicht gestattet. Auch das Essen und Trinken während der Fahrt sollte unterbleiben (u. a. Gefahr des Verschluckens). Notfalls können Trinkpausen eingelegt werden.
- Vor dem Verlassen des Fahrzeugs, z. B., um Fahrgästen beim Ein- oder Aussteigen zu helfen, sollte immer der Motor abgestellt und der Zündschlüssel abgezogen werden.
- Auf dem Betriebsgelände von Schulen und Werkstätten ist die Fahrweise und Fahrgeschwindigkeit anzupassen. In der Regel sollte hier Schrittgeschwindigkeit gefahren werden. Muss zurückgesetzt werden, sollte dies nur mit Rückfahrhilfen oder einer einweisenden Person erfolgen.

Die Einrichtung sollte überprüfen, inwieweit es sinnvoll ist, Regelungen zur An- und Abfahrt auf dem Gelände verpflichtend aufzustellen, um die Sicherheit vor allem für die zu Fuß gehenden zu gewährleisten. Die genaue Ausgestaltung der Regelungen ist unter anderem abhängig von

- der Lage der Zu- und Abfahrten auf dem Gelände,
- dem verfügbaren Platz auf dem Gelände,
- der Wege von den Fahrzeugen zur Einrichtung und umgekehrt,
- ob Ankunfts- und Abfahrtszeiten zeitlich zu entzerren sind.

So kann es beispielsweise sinnvoll sein, ein auf den Unterrichts- oder Arbeitsbeginn festes Zeitfenster für den Fahrgastwechsel festzulegen. Dieser erfolgt dann zeitgleich an allen Fahrzeugen (Bild 5-5). Die Anfahrt der Fahrzeuge an eine festgelegte Halteposition ist nur vor diesem Zeitfenster möglich. Während des Fahrgastwechsels ist das Gelände abgesperrt und es sind generell keine Fahrzeugbewegungen erlaubt. Erst nachdem alle Fahrgäste ein- oder ausgestiegen sind, wird die Sperre aufgehoben und die Fahrzeuge können das Gelände geordnet verlassen (z. B. Abfahrt von vorne nach hinten).



Bild 5-5: Beispiel für einen koordinierten Ein- bzw. Ausstieg an einer Werkstatt für Menschen mit Behinderungen (Foto: Boenke)

Reicht der Platz für einen sicheren Fahrgastwechsel auf dem Gelände nicht aus, kann eine Blockabfertigung sinnvoll sein. Dabei gibt es aufeinanderfolgende Zeitfenster. Die Fahrdienste (Linien) werden diesen jeweils zugeordnet. Dabei ist darauf zu achten, dass Reserveplätze vorgehalten werden, falls es zu unvorhergesehenen Verzögerungen kommt und Haltepositionen nicht wie vorgesehen geräumt werden können.

5.5.6 Haltepunkte sowie Ein- und Aussteigen

- Unterstützung beim Ein- und Aussteigen darf nur von eingewiesenem Personal gegeben werden. Dies gilt insbesondere für die sichere und ordnungsgemäße Bedienung der Hebeplattform oder der Rampe.
- Steigen mehrere Fahrgäste an einem Ziel aus und ist nur eine Person für die Betreuung an Bord, sollten die Fahrgäste nacheinander bedient werden. Das bedeutet beispielsweise, dass Rückhalteeinrichtungen am Rollstuhlstellplatz erst unmittelbar vor dem Ausstieg gelöst werden. Dies verringert die Unfallgefahren. Idealerweise befindet sich eine Begleitperson an Bord des Fahrzeugs, sodass Arbeiten parallel und sicher durchgeführt werden können. Dies verkürzt die Haltezeit und die Wartezeit für die Fahrgäste.
- Für das Ein- und Aussteigen ist ein sicherer und ordnungsgemäßer Abstellplatz festzulegen. Vor allem an Straßen im öffentlichen Raum ist besonders darauf zu achten, dass das Ein- und Aussteigen gefahrlos möglich ist und der Verkehr nicht gefährdend behindert wird. An Straßen bieten sich Parkbuchten oder Parkstreifen an. Hof- und Grundstückszufahrten sind grundsätzlich geeignet, da der Halt abseits des fließenden Verkehrs stattfindet. In der Regel ist jedoch bei der An- oder Abfahrt Rückwärtsfahren erforderlich.
- Bei der Bewertung der Verkehrssicherheit sind nicht nur die Wechselwirkungen mit dem Kraftfahrzeugverkehr zu betrachten, sondern auch jene mit dem Fuß- und Radverkehr.
- Haltepunkte sind unter dem Aspekt der Verkehrssicherheit zu prüfen und zu bewerten. Dies gilt vor allem für Haltepunkte, die im öffentlichen Verkehrsraum, z. B. auf einer Straße, liegen und ggf. im fließenden Verkehr. So sollte in keinem Fall hinter Kurven oder hinter Kuppen gehalten werden.

- Es ist zu prüfen, ob Parkverbotszonen, ggf. mit zeitlicher Befristung, eingerichtet werden sollten. Dabei den Sichtbeziehungen auf den Weg zwischen Fahrzeug und Ziel besondere Aufmerksamkeit zu widmen.
- Haltepunkte sollten möglichst nah am Ziel liegen und einen sicheren Fußweg ermöglichen. Müssen Straßen überquert werden, sollte der Haltepunkt nahe einer Lichtsignalanlage für den Fußverkehr, einem Fußgängerüberweg oder zumindest einer Mittelinsel liegen.
- Haltepunkte sollten stufenlos erreichbar und auch im Winter zu nutzen sein.
- Bei der Festlegung von Haltepunkten für den Fahrgastwechsel ist zudem auf ausreichende Flächen zu achten. Zum einen sind dafür die Einstiegshilfen der eingesetzten Fahrzeuge (Rampen, Hebeplattformen) zu berücksichtigen und die notwendigen Flächen vorzusehen. Dabei sind die erforderlichen Bewegungsflächen vor den Einstiegshilfen ebenfalls zu berücksichtigen, um eine ordnungsgemäße und sichere Benutzung zu ermöglichen. Zudem ist darauf zu achten, dass die Hecktüren nicht dauerhaft in Verkehrsflächen ragen. Durch geeignete Fahrzeugausstattung (z. B. Schwenklift und Türen, die sich um 270 Grad öffnen lassen) können Probleme an dieser Stelle vermieden werden (vgl. Kapitel 4.3.1).
- Die Neigung der Oberfläche am Haltepunkt sollte möglichst gering sein, um Einstiegshilfen ordentlich am Boden aufsetzen zu können und ein ungewolltes Herunterrollen (z. B. bei Linearliften in Längsrichtung) zu vermeiden. An muskelkraftbetriebenen Rollstühlen sind immer die Feststellbremsen anzuziehen. Bei Elektrorollstühlen ist die Schlüsselstellung auf „Aus“ zu stellen bzw. kann es im Einzelfall geboten sein, den Schlüssel während der Beförderung abzuziehen.
- Idealerweise verfügt der Haltepunkt über eine Beleuchtung und über einen Wetterschutz (vor allem, wenn mehrere Fahrgäste Ein- und Aussteigen und Wartezeiten entstehen).
- Für den Fahrdienst kann ein Haltepunkt-Register zweckmäßig sein, um das Fahrpersonal auf ortsspezifische Besonderheiten und daraus resultierende Gefahrenlagen an einzelnen Haltepunkten aufmerksam zu machen im Rahmen der Tourenplanung und vorzubereiten. Im Register sollten alle Haltepunkte, die vom Fahrdienst angefahren werden, systematisch hinsichtlich ihrer Erkennbarkeit, ihrer Lage im Verkehr und ihrer Beschaffenheit beschrieben werden.

5.5.7 Notfallsituationen und Erste Hilfe

Notfallsituationen, zu denen beispielsweise auch Pannen gehören, bedeuten in der Regel erhöhten Stress für Fahrpersonal, Begleitung und Fahrgäste. Ein Notfallplan hilft Fahrpersonal und Begleitpersonen, sich auf den Notfall vorzubereiten und bietet im Ereignisfall Orientierung für erforderliche Handlungen. Der Notfallplan sollte aufführen, welche Schritte in welcher Priorität erforderlich sind. Er sollte auch Kontaktdaten der Personen enthalten, die vorrangig zu informieren sind und ggf. für Unterstützung sorgen können. Für Fahrgäste mit bestimmten Behinderungen können die notwendigen Hilfsmaßnahmen aufgeführt werden. In der DGUV Information 214-010 „Sicherungsmaßnahmen bei Pannen-Unfallhilfe, Bergungs- und Abschlepparbeiten (DGUV 2019)“ enthält einige Verhaltenshinweise.

Jedes Fahrzeug ist mit einem Erste-Hilfe-Kasten auszurüsten (vgl. § 35h Abs. 3 StVZO). Mindestanforderungen an die Ausstattung bezüglich Art, Menge und Beschaffenheit des Materials sind in der DIN 13164 festgelegt. Erste-Hilfe-Leistungen müssen dokumentiert werden, daher sollte im Kasten ein Verbandsbuch mitgeführt werden. Dieses kann bei-

spielsweise bei den Berufsgenossenschaften bestellt werden. Die Verbandkästen müssen regelmäßig überprüft (Ablaufdatum!) und rechtzeitig aufgefüllt werden.

Damit Erste-Hilfe-Leistungen durchgeführt werden können, ist das Fahrpersonal (und ggf. Begleitpersonal) regelmäßig zu schulen (vgl. Kapitel 5.4).

Die Gabe von Medikamenten an Fahrgäste ist aus rechtlichen Gründen grundsätzlich nicht erlaubt. Dies sollte mit den betreuenden Personen (z. B. Eltern) klar besprochen werden. In Einzelfällen kann die Gabe durch fachkundiges Personal verabreicht werden, wenn eine ärztliche Unterweisung erfolgt ist. Um Rechtssicherheit zu haben, sollten die Fälle juristisch abgeklärt werden.

In den Fahrzeugen ist mindestens eine Warnweste mitzuführen (§ 53a § 2 Nr. 3 StVZO). Um auf Notfallsituationen vorbereitet zu sein, sollten mehrere Warnwesten mitgeführt werden, die ggf. an Fahrgäste verteilt werden können.

5.6 Fuhrparkmanagement: Wartung, Instandhaltung und Prüfung

Der Unternehmer bzw. die Unternehmerin tragen die Verantwortung, das Fahrpersonal bezüglich des Verhaltens bei der Feststellung von Mängeln zu unterweisen. Dies gilt vor allem für Mängel, welche die Verkehrssicherheit wesentlich beeinträchtigen. Dem Unternehmer oder der Unternehmerin obliegt es darüber hinaus, dass Mängel und Schäden nach der Meldung unverzüglich behoben werden.

Kann ein Mangel, der die Verkehrssicherheit des Fahrzeugs beeinträchtigt, nicht unmittelbar behoben werden ist das Fahrzeug ggf. aus dem Verkehr zu ziehen. Um dies abzufangen und den vertraglichen Verpflichtungen aus den Beförderungsverträgen nachkommen zu können, sollten

- Ersatzfahrzeuge vorgehalten werden oder
- Vereinbarungen mit Fahrzeuglieferanten oder Umrüstern getroffen werden.

Die gesetzlich vorgeschriebene Hauptuntersuchung und Sicherheitsprüfung nach § 29 StVZO muss für Personenkraftwagen zur Personenbeförderung nach dem Personenbeförderungsgesetz oder nach § 1 Nr. 4 Buchstabe d, g und i der Freistellungs-Verordnung alle 12 Monate erfolgen. Diese Prüfung wird von einem Sachverständigen durchgeführt. Die Überprüfung der Betriebsmittel (z. B. Lifte und Rückhalteeinrichtungen) ist Bestandteil der Prüfung.

Außerhalb dieser Prüfungen und zusätzlich zu den Sicht- und Funktionsprüfungen des Fahrpersonals ist eine regelmäßige Kontrolle vor allem der Rückhalteeinrichtungen sinnvoll (Vollständigkeit, Funktionsfähigkeit). Zur Wartung und Pflege der Einrichtungen gehört beispielsweise auch das Reinigen der Befestigungsschienen, damit die Fittings (Verbindungsstücke an den Gurtaufrollern) sicher eingesetzt werden können.

5.7 Qualitätsmanagement

Für einen Fahrdienstleister bietet es sich an, das Unternehmen von anerkannten und unabhängigen Stellen überprüfen und zertifizieren und sich damit die Einhaltung bestimmter Qualitätsstandards für Fahrzeuge, Personal und Fahrdienstorganisation bestätigen zu lassen. Dies signalisiert potenziellen Auftraggebern bereits bei der Auswertung der Angebote ein bestimmtes Qualitätsniveau, dass u. U. über die Mindestanforderungen hinaus-

geht (wenn es nicht sogar Bestandteil der Eignungskriterien ist). Die Überprüfung sollte in regelmäßigen Audits wiederholt werden, um das Zertifikat zu erneuern. Die Ergebnisse des Audits sind Ansatz für ein kontinuierliches Verbesserungsmanagement im Unternehmen und dokumentieren, dass sich das Unternehmen auch bezüglich der gesetzlichen und technischen Anforderungen auf einem aktuellen Stand bewegt.

Ein bundesweites Siegel „Sicherer Kranken- und Behindertentransfer“ bietet beispielsweise der TÜV in Zusammenarbeit mit der DEKRA an (TÜV-Verband e. V. 2021). Das Zertifikat analysiert drei Unternehmensbereiche (Tabelle 5-2 und Anhang D: Kriterien für ein Qualitätsmanagement):

- Unternehmensorganisation (U),
- Fahrpersonal (F) sowie
- Fahrzeuge (FZ).

Jeder der drei Bereiche enthält Pflichtkriterien, die zwingend erfüllt werden müssen, sowie weitere, über den Pflichtanteil hinausgehende Kriterien. Für jedes erfüllte Kriterium werden Punkte verteilt. Das Zertifikat wird vergeben, wenn in jedem der drei geprüften Bereiche die Pflichtkriterien erfüllt sind und mindestens 70 Prozent der möglichen Punktzahl erreicht wird.

Die in der Tabelle aufgeführten Kriterien bzw. Fragestellungen können als Leitfaden für ein innerbetriebliches Qualitätsmanagement dienen. Allerdings ist es sicherlich kein Nachteil, wenn das Qualitätsmanagement durch eine unabhängige Institution überprüft und bewertet wird.

Nr.	Kriterium (P = Pflichtkriterium)	Fragestellung
U2	Einsatzplan (P)	Ist ein Einsatzplanung vorhanden und ist diese nachvollziehbar?
U3	Begleitperson	Wird bei den Beförderungen eine Begleitperson eingesetzt? Wenn ja, wie und auf welcher Grundlage erfolgt deren Einplanung?
U4	Betriebsstörungen	Gibt es Verfahrensanweisungen für den Umgang mit ungeplanten Ereignissen?
U5	Arbeits- und Gesundheitsschutz (P)	Werden die gültigen Arbeits- und Gesundheitsschutzbestimmungen eingehalten?
F1	(P) Fahrerlaubnis (1)	Liegen gültige und entsprechende Fahrerlaubnisse vor und wird eine regelmäßige (mindestens alle 6 Monate, siehe auch OLG Thüringen 18.7.2006 Az 1 Ss 111/06) Kontrolle vom Unternehmen durchgeführt und dokumentiert?
F5	(P) Einweisung in die Fahrdiensttätigkeit	Ist das gesamte Fahr- und Begleitpersonal in den Fahrdienst eingewiesen?
F8	(P) Schulung Rollstuhl- und Personensicherung	Wird das Fahr- und Begleitpersonal in den Umgang mit den Fahrgästen und deren Besonderheiten sowie in die sichere Beförderung, speziell auch von Menschen im Rollstuhl, regelmäßig geschult?
F10	Fahrsicherheitstraining	Werden zusätzlich für jeden Fahrer mindestens alle 5 Jahre ein Fahrsicherheitstraining durchgeführt?
FZ2	(P) Einhaltung der gesetzlichen Prüfintervalle	Wurden die vorgeschriebenen Prüfintervalle in den letzten 12 Monaten eingehalten?
FZ5	Kontrolle des Fahrzeugs	Wird das Fahrzeug vor Antritt der Fahrt vom Fahrpersonal auf Mängel und Schäden geprüft?
FZ19	(P) Ausrüstung nach DIN 75078	Entsprechen die zur Beförderung mobilitätsbehinderter Personen eingesetzten Fahrzeuge der DIN 75078-1: 2010-04 und erfüllen die Rollstuhl- sowie Personentrückhaltesysteme die Anforderungen der DIN 75078-2: 2015/04 und dem § 35a StVZO oder wird die Einhaltung der DIN bei neu in den Fuhrpark eingestellten Fahrzeugen berücksichtigt?

Tab. 5-2: Kriterien für ein Qualitätsmanagement – Beispiele (Auszug aus den Listen für drei Unternehmensbereiche) (TÜV-Verband e. V. 2021)

6 Ausschreibung und Vergabe von freigestellten Beförderungsleistungen

6.1 Einleitung

Wenn die Benutzung individueller Beförderungsmöglichkeiten oder öffentlicher Verkehrsmittel für Rollstuhlnutzende nicht möglich oder zumutbar ist, stellt sich die Frage, wie die Beförderung durch Dritte organisiert werden kann. Regelmäßig muss dafür auf private Beförderungsunternehmen zurückgegriffen werden, die die erforderlichen Fahrzeuge und das Fahrpersonal stellen und die Beförderungsleistung durchführen. Doch welche rechtlichen Voraussetzungen gelten für die Erteilung eines Beförderungsauftrags an Verkehrsunternehmen?

Dabei sollten die Beförderungsleistungen zudem nicht nur den obligatorischen gesetzlichen Pflichtvorgaben für die Durchführung von Beförderungsleistungen entsprechen, sondern es sollen auch darüber hinausgehende Anforderungen an die Sicherheit der Fahrzeuge und an den Betrieb erfüllt werden. Das Vergabeverfahren muss insofern so geführt werden können, dass die individuellen Anforderungen und Vorstellungen des Auftraggebers, der einzelnen Nutzenden und der von ihnen besuchten Einrichtungen bei der Auftrags-erfüllung berücksichtigt werden. In dem vorliegenden Kapitel soll daher erläutert werden, wie in eine rechtssichere und zugleich wirtschaftlich wie qualitativ sinnvolle Ausschreibung gewährleistet werden kann.

6.2 Vergaberecht – Was ist das überhaupt?

Vergaberecht umfasst alle Regeln und Vorschriften, die die öffentliche Hand beachten muss, wenn sie Güter und/oder Dienstleistungen einkaufen will. Vergaberecht ist daher insbesondere auch für den „Einkauf“ von Beförderungsleistungen für Rollstuhlfahrende durch die öffentliche Hand zu beachten, wenn diese Leistung von einem öffentlichen Auftraggeber im Sinne der Vorschriften des Vergaberechts beschafft wird.

6.3 Wer ist zur Anwendung des Vergaberechts verpflichtet – Wer ist öffentlicher Auftraggeber?

Adressaten des Vergaberechts sind nur diejenigen Einrichtungen, die die Eigenschaft eines öffentlichen Auftraggebers erfüllen. Der Begriff des Auftraggebers findet sich in den §§ 98 ff. GWB, der zwischen öffentlichen Auftraggebern und Sektorenauftraggebern (Unternehmen die eine sog. Sektorentätigkeit, nämlich ÖPNV-, Energie- oder Wasserversorgung ausüben) unterscheidet. Von Relevanz für die Aufgabenstellung ist hier nur der Begriff des öffentlichen Auftraggebers im Sinne des § 99 Nr. 2 GWB, nach dem öffentliche Auftraggeber

„[...] juristische Personen des öffentlichen und privaten Rechts [sind], die zu dem besonderen Zweck gegründet wurden, im Allgemeininteresse liegende Aufgaben nichtgewerblicher Art zu erfüllen“.

Als Auftraggeber von Beförderungsleistungen für Menschen mit Behinderungen kommen daher grundsätzlich alle Einrichtungen in Betracht, deren Auftrag die Betreuung dieser Personenkreise ist und die aus öffentlichen Mitteln finanziert werden.

Einrichtungen, die sich in einer öffentlichen Trägerschaft befinden, gelten per se als öffentliche Auftraggeber im Sinne des EU-rechtlich geprägten Auftraggeberbegriffs des § 99 Nr. 2 GWB. Darüber hinaus gilt für sie auch der haushaltsrechtliche Auftraggeberbegriff, bedeutet, jene Auftraggeber sind zugleich auch die vergaberechtsähnlichen Verpflichtungen des öffentlichen Haushaltsrechts gebunden.

Die Vergabekammer Münster hat in diesem Zusammenhang für den Bereich der Schülerbeförderung klargestellt, dass auch Privatschulen, die als eingetragene Vereine nach dem Bürgerlichen Gesetzbuch gegründet wurden, öffentliche Auftraggeber im Sinne des § 99 Nr. 2 GWB sein können (Vergabekammer Münster 21.09.2016). Denn sie erfüllen im Allgemeininteresse liegende Aufgaben nicht gewerblicher Art. Privatschulen und ihre Träger unterfallen hingegen grundsätzlich nicht haushaltsrechtlichen Vergabegeboten; es sei denn, ihnen kommen öffentliche Förderungen zugute, deren Voraussetzung die Einhaltung vergaberechtlicher Vorschriften ist. Das ergibt sich zumeist aus den Förderauflagen.

6.4 Was ist ein öffentlicher Auftrag?

Gemäß § 103 Abs. 1 GWB sind Öffentliche Aufträge

„... entgeltliche Verträge zwischen öffentlichen Auftraggebern [...] und Unternehmen über die Beschaffung von Leistungen, die die Lieferung von Waren, die Ausführung von Bauleistungen.“

Vom Begriff des öffentlichen Auftrages sind somit alle gegenseitigen „Rechtsakte“ erfasst, mit denen ein öffentlicher Auftraggeber im Rahmen seiner Bedarfsdeckung die Leistungserbringung gegen Entgelt mit einem Dritten vereinbart.³⁴

Fallen ausschreibende Stelle und Kostenträger der Leistung auseinander, ändert dies gleichwohl nichts daran, dass eine vergaberechtsrelevante Beschaffung durch einen öffentlichen Auftraggeber vorliegt. Denn die Unmittelbarkeit des Leistungsaustauschs (sogenanntes „synallagmatisches Auftragsverhältnis“) spielt bei der Betrachtung keine Rolle. Vielmehr ist ein rein funktionales Auftraggeber-Verständnis maßgeblich, also ob ein öffentlicher Beschaffungsvorgang durch die öffentliche Hand vorliegt. Das bedeutet, dass auch im sogenannten „sozialrechtlichen Dreiecksverhältnis“ diejenige Stelle, die „bestellt“ aber nicht finanziert, trotzdem regelmäßig an das Vergaberecht gebunden ist.

6.5 Welcher rechtliche Rahmen gilt für die Vergabe von öffentlichen Aufträgen durch Auftraggeber?

Die Beschaffung von Leistungen durch öffentliche Auftraggeber fällt grundsätzlich in den Anwendungsbereich des Vergabe- und Haushaltsrechts des Bundes oder der Länder. Beide Rechtsregime umfassen alle Regeln und Vorschriften, die die öffentliche Hand (also alle staatlich oder aus öffentlichen Mitteln finanzierten Einrichtungen) beachten muss, wenn sie Güter und Leistungen einkaufen will.

³⁴ OLG Düsseldorf, Beschluss vom 12. Januar 2004 – VII-Verg 71/03.

6.5.1 Die Rechtsquellen des Vergaberechts

Zu unterscheiden ist zwischen dem rein haushaltsrechtlich verankerten, national geregelten Bereich und einem wettbewerbsrechtlich determinierten und durch des EU-Recht vorgegebenen Teil des Vergaberechts (Bild 6-1):

- Haushaltsrechtlich geprägter Teil:
Ziel der Regelungen des haushaltsrechtlich geprägten Teils des Vergaberechts ist ein wirtschaftlicher Einkauf, der durch Wettbewerb sichergestellt werden soll, um eine sparsame und sachgerechte Verwendung von Steuergeldern zu erreichen.
- EU-rechtlich geprägter Teil:
Ziel des EU-rechtlich geprägten Teils des Vergaberechts ist es hingegen die grenzübergreifende Öffnung der Beschaffungsmärkte durch transparente und nichtdiskriminierende Verfahren für alle potenziellen Bewerber (Binnenmarkt看vollendung). Neben diesen Primärzwecken können mit Hilfe des EU-Vergaberechts in gewissen Grenzen auch allgemeinpoltische Zielsetzungen verfolgt werden. Hierzu zählen ökologische, sozialpolitische und wirtschaftspolitische Aspekte.

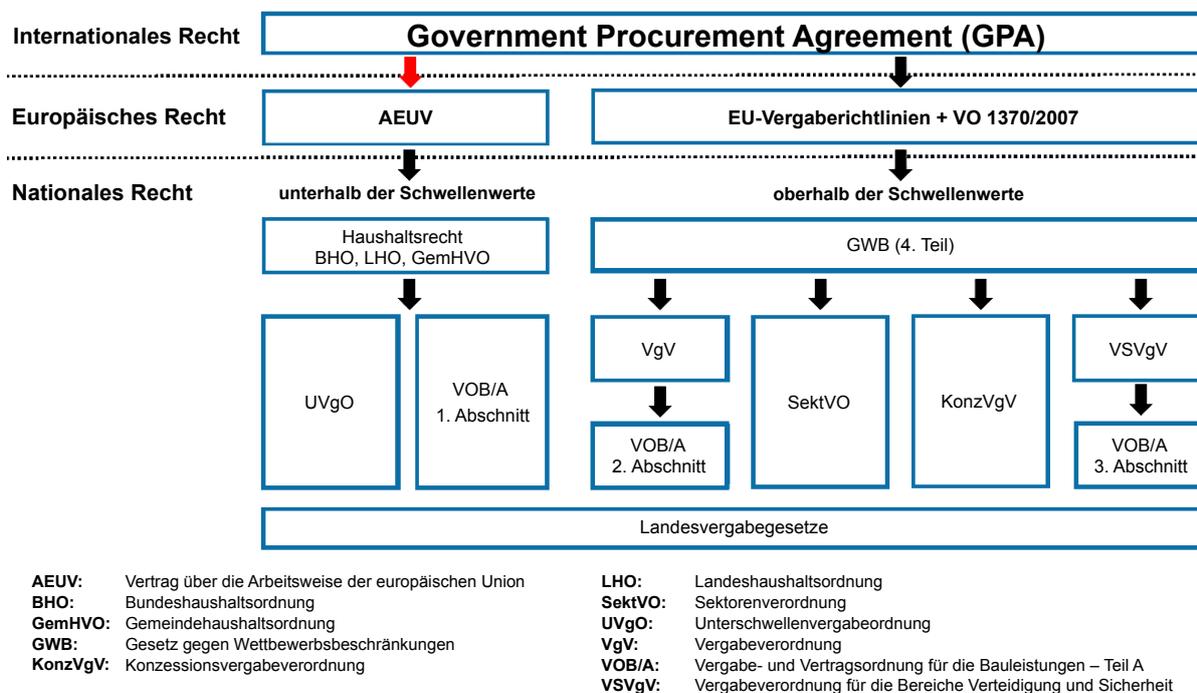


Bild 6-1: Überblick über die Rechtsgrundlagen des Vergaberechts (Grafik: CBH Rechtsanwälte 2022)

6.5.2 Schwellenwerte

Ob eine Leistung europaweit oder lediglich national auszuschreiben ist – ob also EU-Recht oder allein nationales Haushaltsrecht zur Anwendung kommt – richtet sich demnach ausschließlich danach, ob bestimmte Auftragswerte überschritten werden. Nur im EU-wettbewerbsrechtlich geprägten, sogenannten Oberschwellenbereich, gilt das durch die EU-Vergaberichtlinie vorgegebene „förmliche“ Kartellvergaberecht.

6.5.3 Vergabe oberhalb der EU-Schwellenwerte (Oberschwellenvergabe)

Die jeweils gültigen Schwellenwerte für die Anwendung des EU-Vergaberechts (vgl. Tabelle 6-1) können über das Europäische Amtsblatt oder auch auf der Homepage des Bundes-

ministeriums für Wirtschaft und Klimaschutz abgerufen werden (siehe Kapitel 7.2.1). Die Anpassung der Schwellenwerte erfolgt alle zwei Jahre und dient dem Ausgleich von Kurschwankungen zwischen dem Euro und den Sonderziehungsrechten³⁵.

Auftragsart	Schwellenwert (netto)
Bauleistungen	5.382.000,- Euro
Liefer- und Dienstleistungen (u. a. Beförderungsleistungen)	215.000,- Euro
Liefer- und Dienstleistungen im Sektorenbereich	431.000,- Euro
Liefer- und Dienstleistungen von obersten und oberen Bundesbehörden	140.000,- Euro
Soziale und persönliche Dienstleistungen	750.000,- Euro
Konzessionsvergaben	5.382.000,- Euro

Tab. 6-1: Schwellenwerte für europaweite Vergaben in den Jahren 2022/2023 (Bundesministerium für Wirtschaft und Klimaschutz 2021)

Welcher der dort genannten Schwellenwerte greift, richtet sich nach dem Auftragsgegenstand, also der Frage, ob es sich bei dem Auftrag um eine Bauleistung, eine Liefer- oder Dienstleistung oder eine Konzession handelt.

Für die Vergabe von Aufträgen über Lieferungen und Dienstleistungen, die auch die Aufträge für Beförderungsdienste umfassen, gilt danach z. B. ab dem 01.01.2022 ein Auftragschwellenwert von 215.000 Euro. Ab Erreichung dieses Auftragswerts müssen Dienstleistungsaufträge regelmäßig europaweit ausgeschrieben werden.

Zur Anwendung kommt in diesem Fall das sogenannte „GWB-Vergaberecht“, das auf der Umsetzung der beiden EU-Richtlinien RL 2014/24/EU und RL 2014/25/EU beruht. Für die Vergabe von Beförderungsdiensten für Rollstuhlnutzende sind dabei die folgenden Regelwerke maßgeblich:

- Der vierte Teil des Gesetzes gegen Wettbewerbsbeschränkungen (GWB) enthält die gesetzlichen Grundlagen und Rahmenbedingungen für EU-weite Auftragsvergaben und regelt das förmliche Verfahren zur Vergabe und Nachprüfung solcher Auftragsvergaben.
- Die Verordnung über die Vergabe öffentlicher Aufträge (VgV) konkretisiert die Details des Vergabeverfahrens für den Liefer- und Dienstleistungsbereich³⁶.

6.5.4 Vergabe unterhalb der EU-Schwellenwerte (Unterschwellenvergabe)

Erreicht eine Beschaffungsmaßnahme die Schwellenwerte für eine EU-weite Vergabe nicht, findet das Haushaltsrecht von Bund, Ländern oder Kommunen Anwendung. Dabei finden sich über entsprechende Verweise in der Bundeshaushaltsordnung (BHO) sowie in den Landshaushaltsverordnungen bzw. den Landesvergabeetzen regelmäßig mit dem förmlichen GWB-Vergaberecht vergleichbare Regelungen in der

- sog. Unterschwellenvergabeordnung (UVgO) sowie
- dem ersten Abschnitt der VOL/A.

³⁵ Sonderziehungsrechte: Künstliche Währungseinheit des IWF, prozentual gebildet aus US-Dollar, Euro, Yen und Pfund Sterling.

³⁶ Die Vergabe- und Vertragsordnung für Leistungen/Teil A (VOL/A), 2. Abschnitt und die Vergabeordnung für freiberufliche Leistungen (VOF) sind seit April 2016 entfallen und nicht mehr anwendbar. Bezüglich dieser Auftragsbereiche gilt ausschließlich die neue VgV.

Die UVgO hat die VOL/A, Abschnitt 1 mittlerweile in den allermeisten Bundesländern auch auf Landes- und Kommunalebene ersetzt. Hierzu können die Länder in den Verwaltungsvorschriften zur jeweiligen Landeshaushaltsordnung oder im jeweiligen Landesvergabegesetz einen Anwendungsbefehl zum Inkrafttreten der UVgO aufnehmen. In einigen Bundesländern wird den Kommunen die Anwendung der UVgO nicht verbindlich vorgeschrieben, sondern nur empfohlen. Es muss also stets spezifisch geprüft werden, welchen haushaltsvergaberechtlichen Vorgaben ein Beschaffungsvorgang konkret unterliegt.

Ergänzt bzw. zur Anwendung gebracht werden diese Regelungen ggf. durch die Tariftreue- und Vergabegesetz der Länder (z. B. TVgG NRW)³⁷, den Verwaltungsvorschriften zu den Landeshaushaltsordnungen sowie weiteren landesrechtlichen Vorschriften. Für die Kommunen des Landes Nordrhein-Westfalen konkretisiert beispielsweise die Kommunalhaushaltsverordnung die Vergabegrundsätze (§ 26 KomHVO NRW). Auch hier gelten ergänzende Erlasse.

Da in Haushaltsangelegenheiten der Bund und die Bundesländer jeweils für ihre eigenen Haushaltsvorschriften zuständig sind, können die Regelungsinhalte auf Bundesebene und von Bundesland zu Bundesland unterschiedlich ausfallen. Unterschiede beschränken sich in der praktischen Handhabung zumeist auf Nuancen.

6.5.5 Welche Aufträge sind vom Vergaberecht umfasst?

Vom Vergaberecht erfasst werden öffentliche Aufträge und Konzessionen (§ 103 Abs. 1 GWB):

„Öffentliche Aufträge sind entgeltliche Verträge zwischen öffentlichen Auftraggebern [...] und Unternehmen über die Beschaffung von Leistungen, die die Lieferung von Waren, die Ausführung von Bauleistungen oder die Erbringung von Dienstleistungen zum Gegenstand haben“

In Abgrenzung zur Vergabe öffentlicher Aufträge (§ 105 Abs. 2 GWB)

„geht bei der Vergabe einer Dienstleistungskonzession das Betriebsrisiko für die wirtschaftliche Verwertung der Dienstleistungen auf den Konzessionsnehmer über“.

Der Konzessionsnehmer erhält also für die Erbringung der Leistung kein Entgelt, sondern nur das Recht, die Leistung gegenüber Nutzern – zumeist exklusiv – erbringen zu dürfen, ggf. zzgl. eines geringfügigen Zuschusses.

6.6 Unter welchen Auftragsbegriff fallen freigestellte Beförderungsleistungen mit Rollstühlen?

Aufgrund der Besonderheiten der FrStllgV scheidet die Vergabe einer Konzession für freigestellte Verkehre (Kapitel 3.3.6) an sich aus. Denn die Beförderung von Rollstuhlnutzenden kann nach den Voraussetzungen der FrStllgV stets nur im Auftrag und für Rechnung eines Auftraggebers bzw. Kostenträgers und nicht auf wirtschaftliches Risiko eines Beförderungsunternehmers durchgeführt werden; es handelt sich bei den hier maßgeblichen Beförderungsleistungen im Freistellungsverkehr also immer um öffentliche Aufträge im Sinne des § 103 Abs. 4 GWB.

³⁷ Seit dem 1. Januar 2015 gibt es mit Ausnahme von Bayern in allen Bundesländern vergleichbare Tariftreue- und Vergabegesetze.

Das gilt auch trotz des werkvertraglichen Charakters (geschuldet wird der Erfolg der Leistung) von Beförderungsverträgen, die nach unserem nationalen Verständnis keine Dienstleistungsverträge sind. Das EU-Vergaberecht kennt für diese Leistungen aber nur den Begriff der Dienstleistung.

Zwar enthält auch die VO (EG) Nr. 1370/2007 für Personenverkehrsdienste auf Schiene und Straße ein eigenes Vergaberechtsregime für Personenbeförderungsdienste. Dieses gilt jedoch gemäß Art. 2 lit. a) der VO nur für solche Verkehrsdienste, die für die Allgemeinheit diskriminierungsfrei und fortlaufend erbracht werden. Das trifft nach allgemeiner Lesart aber nur auf öffentliche Linienverkehre im Sinne des § 42 PBefG zu (klassischer ÖPNV). Die VO (EG) Nr. 1370/2007 gilt daher im Grunde nicht für freigestellte Beförderungsleistungen, weil es diese Beförderungsdienste nur einem exklusiven Nutzerkreis (Schülerschaft oder Rollstuhlnutzende) und nicht der Allgemeinheit (wie der ÖPNV) zur Verfügung stehen. Es bleibt daher bei der Anwendung des allgemeinen Vergaberechts.

Schließlich unterfallen Beförderungsleistungen für Rollstuhlnutzende auch nicht dem Begriff der „sozialen und besonderen Dienstleistungen“ im Sinne des § 130 GWB. Bei diesen handelt es sich um die in Anhang XIV der RL 2014/24/EU und in Anhang XVII der RL 2014/25/EU abschließend genannten Leistungen und Dienste, zu denen Beförderungsleistungen nicht gehören.

Beförderungsleistungen für Rollstuhlnutzende müssen demnach regelmäßig als öffentliche Dienstleistungsaufträge im Sinne des § 103 GWB vergeben werden, soweit der maßgebliche Schwellenwert für Dienstleistungsaufträge in Höhe von 215.000,00 Euro (Stand September 2022) für den jeweiligen Auftrag überschritten wird. (vgl. Tabelle 6-1)

6.7 Wie müssen die Auftragswerte geschätzt werden?

Bei der Schätzung des für das Verfahrensregime maßgeblichen Auftragswerts ist vom voraussichtlichen Gesamtwert der vorgesehenen Leistung ohne Umsatzsteuer über die Laufzeit des Auftrags auszugehen. Zudem sind etwaige Optionen oder Vertragsverlängerungen zu berücksichtigen. Sieht der öffentliche Auftraggeber Prämien oder Zahlungen an den Bewerber oder Bieter vor, sind auch diese ebenfalls für die Schätzung zu berücksichtigen. Die Schätzung muss auf allen dem Auftraggeber vor Auftragserteilung bekannten Sachverhalten beruhen und möglichst objektiv sein.

Die Wahl der Methode zur Berechnung des geschätzten Auftragswerts darf ferner nicht in der Absicht erfolgen, die Anwendung der Bestimmungen des Teils 4 des GWB oder dieser Verordnung zu umgehen. Eine Auftragsvergabe darf also nicht so unterteilt oder willkürlich verkürzt werden, so dass sie nicht in den Anwendungsbereich der Bestimmungen des Gesetzes gegen Wettbewerbsbeschränkungen oder dieser Verordnung fällt.

In diesem Zusammenhang ist auf einen Beschluss des Oberlandesgerichts München hinzuweisen (OLG München 02.06.2016): Dort hatte eine Stadt es unterlassen, Schülerbeförderungsleistungen europaweit auszuschreiben, obwohl bei ordnungsgemäßer Schätzung zusätzlich Sonderfahrten zu berücksichtigen gewesen wären.

Nach Ansicht des Oberlandesgerichts hätte der Leistungsumfang der vorangegangenen Schuljahre herangezogen werden müssen, obwohl der künftige Umfang der Sonderfahrten nicht feststand. Auf Grundlage der in diesem Zeitraum durchgeführten Sonderfahrten hätte der Auftragswert dieser Positionen geschätzt werden müssen. Somit konnte das konkur-

rierende Busunternehmen geltend machen, dass durch den behaupteten Vergaberechtsverstoß ein Schaden entstanden ist oder droht und den Auftraggeber in Anspruch nehmen.

Maßgeblicher Zeitpunkt für die Schätzung des Auftragswerts ist der Tag,

- an dem die Auftragsbekanntmachung abgesendet werden soll oder
- an dem das Vergabeverfahren auf sonstige Weise eingeleitet wird.

Es kommt also für die Bestimmung des anzuwendenden Rechtsregimes (EU- oder rein nationale Vergabe) auf den voraussichtlichen Auftragswert bei maximal möglichem Leistungsumfang im Zeitpunkt der Auftragsbekanntmachung an.

Ferner sind Lose (also die Aufteilung des Auftrags in Teilaufträge, um auch kleineren, mittelständischen Anbietern die Teilnahme an einer Ausschreibung zu ermöglichen, siehe auch Kapitel 6.10.4) grundsätzlich zusammenzurechnen (vgl. § 3 Abs. 7 VgV). Eine Ausnahme besteht nur für Lose unter 80.000 Euro, wenn die Summe der Nettowerte dieser Lose 20 % des Gesamtwerts aller Lose nicht übersteigt. Das bedeutet, dass lediglich Lose im Wert unter 80.000 Euro in einem Umfang von weniger als 20 % des Gesamtauftragswerts dem Anwendungsbereich des europäischen Vergaberechts entzogen werden dürfen, vgl. § 3 Abs. 9 VgV.

Bei Rahmenvereinbarungen umfasst der geschätzte Wert die Summe aller Einzelaufträge, die während der Laufzeit geplant, d. h. möglich sind (maximales Volumen). Der EuGH hat entschieden, dass öffentliche Auftraggeber in einer Rahmenvereinbarung Bieter nur zu einer Höchstmenge und/oder einem Höchstwert verpflichten können und dass die Rahmenvereinbarung ihre Wirkung verliert, wenn diese Menge oder dieser Wert erreicht ist.³⁸

Er hat weiter entschieden, dass die Schätzmenge und/oder der Schätzwert sowie eine Höchstmenge und/oder ein Höchstwert der gemäß der Rahmenvereinbarung zu liefernden Waren als Gesamtmenge oder -wert in der Bekanntmachung anzugeben sind.

Die Schätzung ist zudem in gesonderter Weise zu dokumentieren, beispielsweise mittels eines Aktenvermerks. Die Dauer des Auftrags, die der Schätzung zugrunde zu legen ist, beträgt bei laufzeitabhängigen Kosten grundsätzlich die vorgesehene Laufzeit, maximal aber 48 Monate, § 3 Abs. 11 VgV, § 2 Abs. 11 SektVO.

Unterhalb der europäischen Schwellenwerte findet zwar allein Haushaltsrechts Anwendung (Grundsatz der sparsamen und wirtschaftlichen Haushaltsführung). Die Aufgabenträger sollten aber auch in diesem Falle dokumentieren, dass die von externen Unternehmen erbrachten Beförderungsleistungen nach den Grundsätzen der sparsamen und wirtschaftlichen Haushaltswirtschaft vergeben worden sind. Das könnte schwer zu belegen sein, wenn die betroffenen Beförderungsverträge vor langer Zeit ohne Ausschreibung direkt abgeschlossen wurden, oder, wenn Vertragsverhältnisse unbefristet fortgesetzt wurden.

6.8 Was ist die richtige Verfahrensart?

Bei der europaweiten Ausschreibung steht je nach Einzelfall eine Vergabe im offenen Verfahren (§ 15 VgV) oder im nicht offenen Verfahren (§ 16 VgV) zur Verfügung. Beide Verfahrensarten bieten den Verfahrensbeteiligten durch ihre in der Praxis bewährten Strukturen und Verfahrensregeln ein hohes Maß an Rechtssicherheit.

³⁸ EuGH, ECLI:EU:C:2021:490, Urteil vom 17.06.2021.

Ein Verhandlungsverfahren nach § 17 VgV ist bei Leistungen im freigestellten Schülerverkehr hingegen nur im Ausnahmefall zulässig, denn die Voraussetzungen des § 14 Abs. 3 und 4 VgV – es bedarf nämlich keiner konzeptionellen oder innovativen Lösungen – liegen regelmäßig nicht vor.

Der übliche Weg der Auftragsvergabe für freigestellte Rollstuhlfahrerbeförderungsleistungen ist daher die Ausschreibung der Leistung in einem offenen oder nicht offenen Verfahren.

6.8.1 Offenes Verfahren

Das offene Verfahren wird in § 119 Abs. 3 GWB definiert, als ein Verfahren, in dem der öffentliche Auftraggeber eine unbeschränkte Anzahl von Unternehmen zur Abgabe von Angeboten auffordert. Das offene Verfahren kennzeichnet sich also dadurch, dass jeder, der die Eignungsvoraussetzungen erfüllt, ein vollständiges Angebot einreichen kann. Dieses Verfahren wird am häufigsten angewandt.

6.8.2 Nicht offenes Verfahren

Das nicht offene Verfahren ist seit der Vergaberechtsreform vom April 2016 bei Vergaben über den EU-Schwellenwerten dem offenen Verfahren gleichgestellt (vgl. § 119 Abs. 2 Satz 1 GWB und § 14 Abs. 2 VgV).

Es hat mit dem offenen Verfahren die Formstrenge gemeinsam, unterscheidet sich von diesem aber insbesondere dadurch, dass vor der Abgabe der Angebote die Eignung der interessierten Unternehmen in einem vorgeschalteten Teilnahmewettbewerb geprüft wird. Der wesentliche Unterschied des nicht offenen Verfahrens gegenüber dem offenen Verfahren ist, dass mit der EU-weiten Bekanntmachung zunächst ein öffentlicher Teilnahmewettbewerb eingeleitet wird. Der Teilnahmewettbewerb dient lediglich dazu, geeignete und leistungsfähige Bewerber auszuwählen. Erst in einem zweiten Schritt werden dann die geeigneten Bewerber oder eine Auswahl hiervon zu Angebotsabgabe aufgefordert. Insofern ist die Durchführung eines nicht offenen Verfahrens aufgrund des zwischengeschalteten Teilnahmewettbewerbs regelmäßig zeitaufwendiger.

Unterhalb der Schwellenwerte entspricht die öffentliche Ausschreibung dem offenen Verfahren. Die öffentliche Ausschreibung steht dort zusammen mit der beschränkten Ausschreibung mit Teilnahmewettbewerb das Regelverfahren dar.

Abhängig von der Vergabeverfahrensart besteht also eine Regelungsdichte unterschiedlichen Ausmaßes.

6.9 Ablauf und Vorbereitung eines Vergabeverfahrens

Jedes Vergabeverfahren gliedert sich im Wesentlichen in vier Phasen (Bild 6-2):

1. die Vorbereitungsphase (Bekanntmachung),
2. die Angebotsphase,
3. die Prüfungs- und Wertungsphase,
4. den Zuschlag.

Das Verfahren endet mit der Zuschlagserteilung (Vertragsschluss) oder einer Aufhebung, soweit z. B. nur komplett ungeeignete Angebote vorliegen. Nach Zuschlagserteilung geht das Beschaffungsprojekt in die Phase der Vertragsdurchführung über.

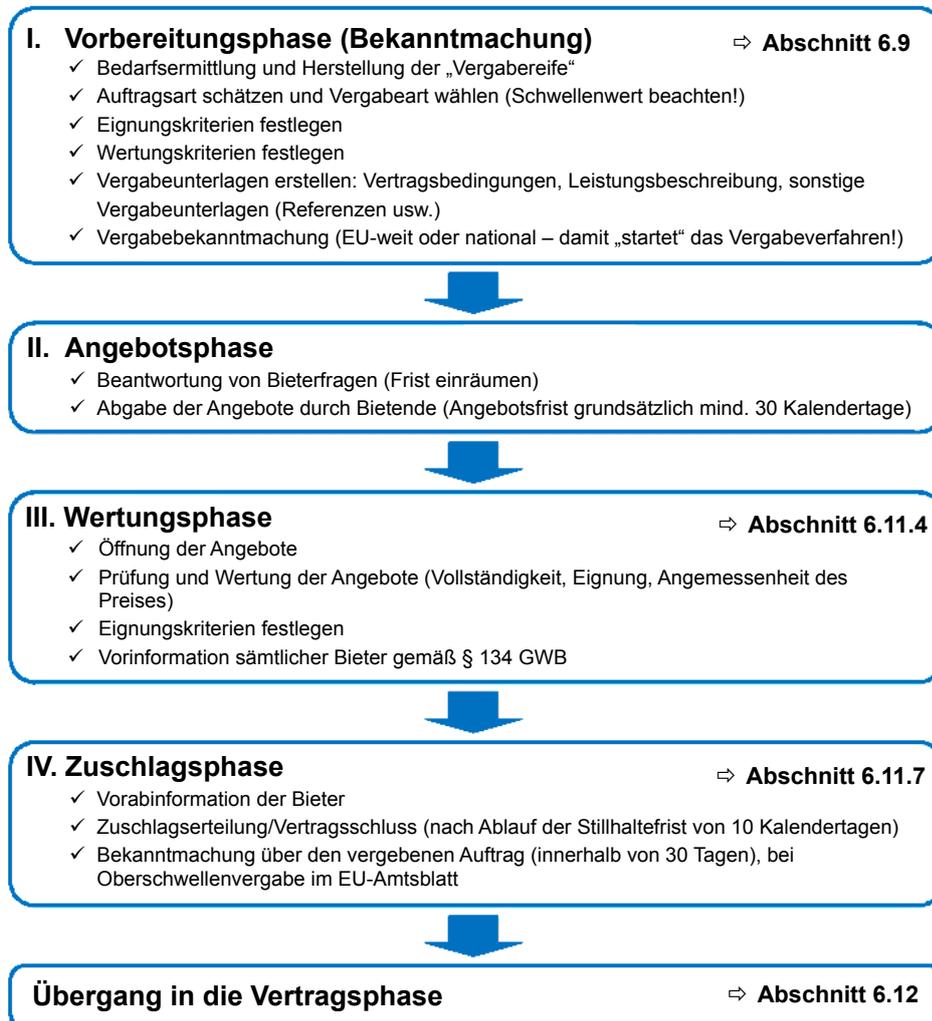


Bild 6-2: Die vier wesentlichen Phasen eines Vergabeverfahrens (Grafik: CBH Rechtsanwälte)

6.9.1 Vorüberlegungen

Diese Vorbereitung des Vergabeverfahrens dient der Ermittlung und Festlegung aller relevanten Verfahrensgrundlagen. Nach der Feststellung des konkreten Beschaffungsbedarfs sind die Vergabeunterlagen für die Durchführung des förmlichen Verfahrens zu erstellen.

Ohne in rechtlicher und in tatsächlicher Hinsicht vollständig ermittelte Verfahrensgrundlagen, die entsprechend in den Vergabeunterlagen abgebildet sein müssen, darf ein Vergabeverfahren grundsätzlich nicht eingeleitet werden. Man spricht in diesem Fall von fehlender Vergabe- bzw. Ausschreibungsreife.

6.9.2 Erfassung der maßgeblichen Verkehre – Planung des Verfahrens

Zunächst muss der Gegenstand der Vergabe erfasst werden.

Hierunter fallen zum einen die Leistungsgrunddaten, also an welchem Standort bzw. für welche Strecken oder Gebiete und für welche Laufzeit die Beförderungsleistung vergeben werden soll. Darüber hinaus müssen die erforderlichen Mengen erfasst werden. Hier ist

festzulegen, wann und wie oft Ankünfte bzw. Abfahrten erfolgen sollen. Damit lassen sich die Kilometerleistung und die Anzahl der notwendigen Fahrzeuge ableiten.

Darüber hinaus sollten weitere maßgebliche Randbedingungen beachtet werden:

- So empfiehlt es sich bei der Ausschreibung mehrerer Dienstleistungsaufträge ein einziges Verfahren anstelle vieler kleiner Vergabeverfahren durchzuführen. Ein großer Auftrag kann bzw. muss in diesem Fall dann in mehrere „Lose“ (Teilaufträge) aufgeteilt werden (vgl. Kapitel 6.10.4). Die Fixkosten eines Vergabeverfahrens fallen so nur einmalig an, sodass sich auch Planungsaufwand (Vorbereitung) und operativer Aufwand (Durchführung) für das Vergabeverfahren in Grenzen halten.
- Aufgrund der derzeitigen (September 2022) und der zu erwartenden Preisentwicklungen muss im Vorfeld einer Ausschreibung zudem genau überlegt werden, welche qualitativen und quantitativen Anforderungen an den Auftragnehmer im Vertrag gestellt werden.
- Dies gilt – insbesondere mit Blick auf den derzeit angespannten Arbeitsmarkt – für das einzusetzende Personal und ggf. auch hinsichtlich der Verpflichtung zum Einsatz sauberer bzw. emissionsfreier Fahrzeuge nach dem Saubere-Fahrzeuge-Beschaffungsgesetz (SaubFahrzeugBeschG) in Umsetzung der europäischen Clean-Vehicles-Directive (CVD, RL (EU) 2019/1161).

6.9.3 Erstellung der Vergabeunterlagen

Die Vergabeunterlagen umfassen alle Angaben, die erforderlich sind, um dem Bewerber oder Bieter eine Entscheidung zur Teilnahme am Vergabeverfahren zu ermöglichen (vgl. § 29 Abs. 1 VgV). Sie bestehen regelmäßig aus

- einem Anschreiben, insbesondere der Aufforderung zur Abgabe von Teilnahmeanträgen oder Angeboten oder Begleitschreiben für die Abgabe der angeforderten Unterlagen,
- der Beschreibung der Einzelheiten der Durchführung des Verfahrens (Bewerbungsbedingungen), einschließlich der Angabe zu den Eignungs- und Zuschlagskriterien, sofern nicht bereits in der Auftragsbekanntmachung genannt, und
- den Vertragsunterlagen, die aus der Leistungsbeschreibung (Kapitel 6.9.4) und den Vertragsbedingungen (u. a. Beförderungsvertrag, vgl. Kapitel 6.9.5) bestehen.

Darüber hinaus sollten in den Anlagen eine Zusammenstellung der vom Bewerber abzugebenden Erklärungen, wie z. B. Tariftreueerklärungen nach den Landes-Tariftreue- und Vergabegesetzen, sowie die Klärung, ob eine Aufteilung der Leistung in Lose (vgl. Kapitel 6.10.4) möglich ist, enthalten sein.

6.9.4 Leistungsbeschreibung

„Herzstück“ der Vergabe ist die Leistungsbeschreibung (§ 121 Abs. 1 GWB):

„In der Leistungsbeschreibung ist der Auftragsgegenstand so eindeutig und erschöpfend wie möglich zu beschreiben, sodass die Beschreibung für alle Unternehmen im gleichen Sinne verständlich ist und die Angebote miteinander verglichen werden können. Die Leistungsbeschreibung enthält die Funktions- oder Leistungsanforderungen oder eine Beschreibung der zu lösenden Aufgabe, deren Kenntnis für die Erstellung des Angebots erforderlich ist, sowie die Umstände und Bedingungen der Leistungserbringung.“

Die Leistungsbeschreibung legt die Form des Angebotes fest, weil den Bieter Änderungen an den Vergabeunterlagen untersagt sind. Im Grunde genommen ist sie somit ein Blankett, in welches der Bieter lediglich die von ihm kalkulierten Preise einsetzt. In der Leistungsbeschreibung sind demnach alle Merkmale des Auftragsgegenstands zu beschreiben.

Aufgrund seines Leistungsbestimmungsrechts (§ 121 GWB) kann ein Auftraggeber auch einen an seinen Beschaffungsbedarf abgestimmten technischen Standard vorgeben und vom Inhalt von europäischen oder internationalen Normen abweichen, so lange dadurch die Anforderungen von § 31 Abs. 1 VgV beachtet werden, d. h. der Wettbewerb nicht künstlich behindert wird und potenzielle Bieter nicht diskriminiert werden. Es dürfen also keine Anforderungen gestellt werden, die wie zufällig nur von einem Bewerber erfüllt werden können, es sei denn, auch dieser Bedarf kann sachlich begründet werden. Beispielsweise könnte ein Auftraggeber Kopf- und Rückenstützen für die Rollstuhlplätze im Fahrzeug fordern, da diese Rollstuhlnutzende bei einem Auffahrunfall großflächig abstützen und damit die Sicherheit für beförderte Fahrgäste erhöht wird (vgl. Kapitel 4.5.5). Sachlich gerechtfertigt wäre eine derartige Abweichung z. B., wenn die Norm einen bestimmten technischen Stand widerspiegelt, der zu Beginn des Vergabeverfahrens bereits überholt ist, oder wenn der öffentliche Auftraggeber weitergehende ökologische, soziale oder innovative Anforderungen i. S. v. § 31 Abs. 3 S. 1 VgV stellen will.

In der Leistungsbeschreibung sind die Merkmale des Auftragsgegenstands entweder (vgl. § 31 Abs. 2 VgV) zu beschreiben

1. in Form von Leistungs- oder Funktionsanforderungen, die ein klares Bild vom Auftragsgegenstand vermitteln und hinreichend vergleichbare Angebote erwarten lassen, die dem öffentlichen Auftraggeber die Erteilung des Zuschlags ermöglichen, oder
2. unter Bezugnahme auf technische Anforderungen oder
3. als Kombination von den Nummern 1 und 2.

Technische Anforderungen sind solche, die von einer anerkannten Normungsorganisation zur wiederholten oder ständigen Anwendung angenommen wurden und deren Einhaltung nicht zwingend ist³⁹, d. h. deren Anwendung nicht ohnehin vom Gesetzgeber als verbindlich vorgeschrieben ist, wie z. B. die DIN 75078-1 Kraftfahrzeuge zur Beförderung mobilitätsbehinderter Personen (KMP) – Begriffe, Anforderungen, Prüfung – Teil 1: Fahrzeugeigenschaften und Ausstattungen.

Die Norm muss der Öffentlichkeit diskriminierungsfrei zugänglich sein. Unschädlich ist, dass sie nur gegen Entgelt bei der Normungsorganisation angefordert werden kann (wie bei DIN-Normen). Denn öffentliche Auftraggeber sind nicht verpflichtet, Normen zur Einsicht bereitzuhalten oder den Bietern auf Anfrage zugänglich zu machen (sowie bei Sektorenauftraggebern, vgl. § 30 SektVO).

In § 31 Abs. 2 Nr.2 VgV wird zudem eine Rangfolge zwischen internationalen, europäischen und nationalen Normen vorgegeben.

Der Auftraggeber muss insofern bei der Beschreibung grundsätzlich zunächst auf einen internationalen oder europäischen Standard zurückgreifen, wenn dieser vorhanden ist. Eine Beschreibung mittels nationaler Normen darf nur gewählt werden, wenn internationale oder europäische Spezifikationen nicht zur Verfügung stehen. Das ist eine bereichsspezifische Ausprägung des Diskriminierungsverbots in § 97 Abs. 2 GWB.

³⁹ Vgl. Anlage 1 Nr. 2 VgV.

Bezugnahmen auf nationale DIN-Normen oder nationale technische Spezifikationen sind insbesondere möglich, wenn eine DIN EN-Norm oder DIN ISO-Norm nur Teilaspekte der gewünschten technischen Anforderungen regelt. Die Anforderungen aus nationalen Normen dürfen allerdings nicht im Widerspruch zu internationale oder europäischen Standards stehen.⁴⁰ Das bedeutet, dass in der Leistungsbeschreibung beispielsweise ein Rückhaltesystem nach DIN 75078-2 gefordert werden kann. Damit sind weitergehende Anforderungen als die Mindestanforderungen nach ISO 10542-1 verknüpft (vgl. Kapitel 4.5.3). Anforderungen können zudem über eine Norm hinausgehen – insbesondere, wenn die Norm veraltet ist. Das Fehlen europäischer bzw. internationaler Spezifikationen ist zu dokumentieren. Gleiches gilt für Abweichungen von einer DIN-Norm. Sie müssen aus der Leistungsbeschreibung transparent hervorgehen, mit § 31 Abs. 1 VgV vereinbar und daher sachlich gerechtfertigt sein.

Missachtet der Auftraggeber die Reihenfolge in § 31 Abs. 2 VgV, etwa indem er anstelle einer einschlägigen DIN EN-Norm eine engere und veraltete nationale DIN-Norm verwendet, kann seine Ausschreibung von einem Bieter wegen Verstoß gegen § 31 Abs. 2 Nr. 2 VgV mit einer Rüge angegriffen werden. Mit einer Rüge weist ein Bieter die Vergabestelle auf einen Vergabefehler (Verstoß eines Auftraggebers gegen Vergabevorschriften) hin. Damit kann ggf. eine Korrektur einer Vergabeentscheidung herbeigeführt werden.

Die Verwendung von Normen entbindet den öffentlichen Auftraggeber zudem nicht von der Pflicht, die Leistung eindeutig und erschöpfend zu beschreiben; er muss also auch bei der Beschreibung mittels Normen mit der Leistungsbeschreibung alle für die Erstellung des Angebots maßgeblichen Umstände mitteilen (§ 121 Abs. 1 S. 2 GWB).

Jede Bezugnahme auf eine gesetzlich nicht zwingend vorgeschriebene Norm ist zudem mit dem Zusatz „oder gleichwertig“ zu versehen, vgl. § 31 Abs. 2 Satz 2 VgV.⁴¹

Fehlen europäische Spezifikationen muss ein öffentlicher Auftraggeber nicht vorrangig Leistungs- und Funktionsanforderungen nach § 31 Abs. 2 Nr. 1 verwenden, sondern kann auch technisch-konstruktiv (deskriptiv) umschreiben, z. B. mittels verkehrüblichen Bezeichnungen.

In die Leistungsbeschreibung gehören somit alle quantitativen, qualitativen und sicherheitsrelevanten Vorgaben, wie beispielsweise die Tourendarstellung und Vorgaben an Tourendurchführung, Anforderungen an die Betriebsorganisation und an die einzusetzenden Fahrzeuge sowie insbesondere Qualitätsmerkmale bezüglich der Ausstattung der Fahrzeuge für die Beförderung von Personen mit Mobilitätseinschränkungen. Auch die Anforderungen an das einzusetzende Personal, einschließlich Tariftreueverpflichtungen, gehören in die Leistungsbeschreibung, soweit dies in den Landesvergabe- oder Tariftreuegesetzen vorgegeben wird.

Auch Anlässe und voraussichtlicher Umfang von Sonderfahrten sollten für die Leistungsbeschreibung hinreichend ermittelt werden, damit sie sowohl bei der richtigen Kalkulation des EU-Vergabeschwellenwertes als auch in der Vertragsgestaltung berücksichtigt werden können.

Es gilt bei alledem der Grundsatz, dass ausschließlich der Auftraggeber den Beschaffungsbedarf in der Leistungsbeschreibung nach eigener Vorstellung und Willen bestimmt und

⁴⁰ Eine Prüfung auf Widerspruchsfreiheit wird in der Regel bei der Ausgabe einer europäischen Norm durch das nationale Normungsgremium durchgeführt.

⁴¹ Der Nachweis gleicher Sicherheit bei einem Rückhaltesystem kann beispielsweise durch eine technische Beschreibung des Herstellers oder einen Prüfbericht einer anerkannten Stelle belegt werden (vgl. § 32 Abs. 2 Satz 2 VgV).

für die Leistungserbringung (in den vorbeschriebenen rechtlichen Grenzen) verbindlich vorgibt. Insofern kann der Auftraggeber seine auftragsbezogenen Anforderungen an die Qualität und Sicherheit der Beförderungsleistung in der Ausschreibung detailliert als Mindestvoraussetzungen vorgeben; die Bieter haben dann ihr Angebot auf exakt jene Mindestvorgaben abzugeben und nach Zuschlag hat der Auftragnehmer seinen Vertrag entsprechend jener Vorgaben zu erfüllen.

6.9.5 Beförderungsverträge und Rahmenverträge

Beförderungsverträge sind als Werkvertrag im Sinne des Bürgerlichen Gesetzbuches einzuordnen, die insbesondere den geschuldeten Erfolg der Beförderungsleistung und die dafür zu leistende Vergütung exakt beschreiben müssen (vgl. BGH 4. Zivilsenat 21.12.1973).

Häufig werden dafür „Musterverträge“ herangezogen, ohne sich über deren Inhalte konkret Gedanken zu machen. Die Bedeutung des Beförderungsvertrags wird so nicht hinreichend gewürdigt. Denn über eine auf den Einzelfall abgestellte, bedarfsorientierte Ermittlung und Ausgestaltung der Vertragsinhalte, insbesondere von Vertragsstrafen, haben die verantwortlichen Einrichtungen einen maßgeblichen Einfluss auf die näheren Bedingungen der gewünschten Beförderung und damit auf die Kosten. Beförderungsverträge sollten also bestmöglich immer nach den individuellen Anforderungen des Trägers gestaltet werden.

Dies hat das Oberlandesgericht Zweibrücken mit einem Urteil auch für den Bereich der Beförderung von Schülerinnen und Schülern mit Behinderungen betont (OLG Zweibrücken 01.10.2012). Die Parteien stritten hier um die ordnungsgemäße Durchführung eines mehrjährigen Schülerbeförderungsvertrages. Insbesondere um die Frage, ob die dafür eingesetzten Fahrzeuge den vertraglichen Vereinbarungen entsprachen (Einsatz von Linearliften anstelle von ausgeschriebenen Schwenk-Liften). Der Senat stellte klar, dass die Aufstellung der vertraglichen Anforderungen Sache des Auftraggebers ist, auch wenn diese für den Senat nicht nachvollziehbar sind.

Zum einen habe der Auftraggeber ein objektives Interesse an der Einhaltung der Vertragsbedingungen, da es sich hier um einen Vertrag handelte, der innerhalb eines Vergabeverfahrens zustande gekommen war und der öffentliche Auftraggeber das Vergaberecht zu beachten hat. Darüber hinaus hatte der Auftraggeber auch ein in technischer Hinsicht begründetes Interesse am Einsatz von Hub- und Schwenkliften, denn diese ermöglichen das Verbringen des Rollstuhlfahrers in das Transportfahrzeug vom Bürgersteig aus, während die von der Beklagten verwendeten Linearlifte von hinten, also in der Regel von der Straße aus befahren werden müssen. Die Schülerinnen und Schüler, die „an der Haustür“ abgeholt und wieder nach Hause gebracht werden, vom Gehweg aus „einsteigen“ zu lassen, gewährleistet eine höhere Sicherheit als das Auffahren von der Straße. Die Frage, ob Linearlifte „moderner“ sind, war nicht entscheidungsrelevant. Es handelte sich um ein anderes als das vom Auftraggeber vorgegebene Liftkonzept.

Je nach Umständen und Erfordernissen kann eine Vergabestelle bei Ausschreibungen, die wiederkehrende Käufe innerhalb eines bestimmten Zeitraumes beinhalten, mit einem oder mehreren Unternehmen auch einen Rahmenvertrag über die Beförderungsdienste vereinbaren. Der Rahmenvertrag hat den Vorteil, dass besser und vor allem flexiblere auf noch nicht vollumfänglich absehbare Bedarfe reagiert werden kann. Wird eine Rahmenvereinbarung mit einem Unternehmen geschlossen, so können die auf dieser Rahmenvereinbarung beruhenden Einzelaufträge entsprechend den Bedingungen der vorab ausgeschriebenen Rahmenvereinbarung vergeben werden.

Rahmenverträge sind nach § 103 Abs. 5 GWB Vereinbarungen, die dazu dienen, die Bedingungen für die öffentlichen Aufträge, die während eines bestimmten Zeitraums vergeben werden sollen, festzulegen, insbesondere in Bezug auf den Preis.

Für die Vergabe von Rahmenvereinbarungen gelten in der Regel dieselben Vorschriften wie für die Vergabe entsprechender öffentlicher Aufträge. Die Laufzeit einer Rahmenvereinbarung darf gemäß § 21 Abs. 6 VgV allerdings maximal vier Jahre betragen.

6.9.6 Vergaberechtliche Besonderheiten betreffend die Anforderungen an Fahrzeuge

Hinsichtlich der Beschaffenheit der Fahrzeuge, die im Spezialverkehr zum Einsatz kommen sollen, ist der Auftraggeber nicht völlig frei in der Auswahl. Zu diesen Fahrzeugen gibt es verbindliche gesetzliche Vorgaben hinsichtlich der Anforderungen (vgl. Kapitel 3.1). Insbesondere gilt dies für die Insassen- und Rollstuhlrückhaltesysteme. Um ein hohes Sicherheitsniveau zu gewährleisten, hat es sich bewährt, über die gesetzlichen Mindestanforderungen hinauszugehen (vgl. Kapitel 4.5.3).

Fakultativ aber empfehlenswert sind jedoch Vorgaben hinsichtlich eines bestimmten Höchstalters der eingesetzten Fahrzeuge und eine bestimmte Ausstattung (Haltegriffe, Trittstufen, Hebebühnen, Türverschlussicherungen, etc.).

Das Landgericht Landau (Pfalz) hat im Bereich des Schüler-Spezialverkehrs betont, dass es eine Selbstverständlichkeit sei, nur solche Fahrzeuge einzusetzen, mit denen Schülerinnen und Schüler mit Behinderungen ordnungsgemäß befördert werden können (LG Landau (Pfalz) 2. Zivilkammer 26.05.2011). Hier waren die vom Beförderungsunternehmen zu befördernden Schülerinnen und Schüler in ihrer Motorik beeinträchtigt, sodass sie nur bedingt selbstständig in das Fahrzeug ein- und aussteigen konnten. Das Landgericht kam daher zu dem Entschluss, dass das eingesetzte Fahrzeug in seiner konkreten Beschaffenheit mit einer Türbreite von 60 cm den Schülerinnen und Schülern den Eintritt wesentlich erschweren würde und somit für eine Beförderung von Schülerinnen und Schülern mit Behinderungen ungeeignet sei.

Außerdem muss seit dem 02.08.2021 von Auftraggebern stets geprüft werden, ob für die bei der Beförderung einzusetzenden Fahrzeuge das Gesetz über die Beschaffung sauberer Straßenfahrzeuge (SaubFahrzeugBeschG) anzuwenden ist und dessen Mindestziele für die Einhaltung einer bestimmten Quote sauberer bzw. emissionsfreier Fahrzeuge bei der Beschaffung beachtet werden müssen. Das SaubFahrzeugBeschG regelt Mindestziele bei der Beschaffung bestimmter Straßenfahrzeuge und Dienstleistungen, für die diese Straßenfahrzeuge eingesetzt werden, durch öffentliche Auftraggeber, sofern jene zur Anwendung eines Vergabeverfahrens nach der Vergabeverordnung verpflichtet sind.

Für klassische Busse, wie sie im ÖPNV eingesetzt werden, gelten unterschiedliche Mindestziele innerhalb zweier Zeiträume:

- bis 31.12.2025: 45 % der Fahrzeuge müssen „sauber“ im Sinne des (SaubFahrzeugBeschG) sein, davon die Hälfte lokal emissionsfrei (Elektro- oder Wasserstoffantrieb);
- vom 01.01.2026 bis Ende 2030: 66 % der Fahrzeuge müssen „sauber“ im Sinne des (SaubFahrzeugBeschG) sein, davon die Hälfte lokal emissionsfrei (Elektro- oder Wasserstoffantrieb);

Für Pkw hingegen gilt ein einheitliches Mindestziel von 38,5 % anteilig als sauber zu beschaffender Fahrzeuge.

Werden nur die vorgenannten speziell ausgerüsteten Fahrzeuge der Klasse M1 eingesetzt, bleibt es dem Aufgabenträger frei zu entscheiden, welche Antriebstechnologie er in dem Beförderungsauftrag einsetzen will.

In allen anderen Fällen ist der Auftraggeber nach dem SaubFahrzeugBeschG verpflichtet, „insgesamt“ – d. h. im Rahmen seines gesamten Beschaffungsbedarfs – sicherzustellen, dass die genannten Mindestziele erfüllt werden. Er kann die Erreichung der Mindestziele also innerhalb seiner Aufträge verschieben und dabei Mindestziele unter- oder übererfüllen, solange er insgesamt die Quote einhält.

6.9.7 Anforderungen an das einzusetzende Personal

Wichtigste Voraussetzung hinsichtlich des eingesetzten Personals ist, dass dieses ausreichend ausgebildet und zuverlässig ist.

Zudem sollte zwingend nach einer gültigen Fahrerlaubnis für das eingesetzte Fahrzeug sowie ggf. zur Fahrgastbeförderung gemäß § 48 Fahrerlaubnisverordnung (FeV) verlangt werden (vgl. Kapitel 3.4.1). Letztere ist nicht zwingend erforderlich, denn Fahrerinnen und Fahrer von Fahrzeugen im freigestellten Schülerverkehr sind von den entsprechenden Vorschriften befreit (siehe Kapitel 3.3.6). Der ausschreibenden Stelle steht es allerdings frei, entsprechende Anforderungen in der Leistungsbeschreibung zu formulieren.

Ebenfalls von Bedeutung ist es, dass sich sowohl die Fahrzeugführenden sowie Begleitpersonen mit den zu transportierenden Schülerinnen und Schülern, den Eltern und den Verantwortlichen der betreffenden Schulen/Einrichtungen sowie des Aufgabenträgers austauschen können, sodass hinreichende Deutschkenntnisse beim Personal notwendig sind. Gegebenenfalls können andere Sprachkenntnisse erforderlich werden, um sich mit den Fahrgästen oder deren Bezugspersonen verständigen zu können. Entsprechende Anforderungen im Einzelfall sollten in der Leistungsbeschreibung benannt werden.

Zudem können bzw. sollten Vorgaben zu einer regelmäßigen Schulung im Bereich Erste Hilfe, das Absolvieren eines Fahrsicherheitstrainings sowie besondere Schulungen im Zusammenhang mit der Beförderung von Menschen mit Behinderungen in Fahrzeugen (vgl. Kapitel 5.4) gemacht werden. Verpflichtend sein sollten zudem Unterweisungen in das Fahrzeug (inklusive des Umgangs mit Sicherungssystemen, Rampen und Liften) und in die Besonderheiten bei der Sicherung von Rollstühlen (vgl. Kapitel 5.3).

Schließlich kann über die Leistungsbeschreibung der Unternehmer (über die gesetzlichen Anforderungen hinaus) etwa dazu verpflichtet werden, die eingesetzten Fahrerinnen und Fahrer – etwa für den Umgang mit Kindern – besonders auszubilden, beispielsweise durch Besuch entsprechender Weiterbildungsseminare.

6.10 Die „Stellschrauben“ des Vergabeverfahrens

In den Vergabeunterlagen muss der öffentliche Auftraggeber schließlich Anforderungen, Kriterien und Bedingungen für das Vergabeverfahren festlegen. Es handelt sich dabei um

- Mindestanforderung an die Bieter und an das Angebot, einschließlich Ausschlussgründe
- die Eignungskriterien,
- die Zuschlagskriterien und
- die Bedingung für die spätere Auftragsdurchführung.

Die ordentliche inhaltliche Bearbeitung der verschiedenen Aspekte stellt die Basis im Ver-
gabeverfahren dar, um die gewünschte Leistung hinsichtlich Umfang und Qualität abfragen
und angeboten zu bekommen.

6.10.1 Mindestanforderungen und Prüfung von Ausschlussgründen

Mindestanforderungen sind von allen Bietern zu erfüllen. Werden sie nicht erfüllt, dann
erfolgt der Ausschluss des Bieters beziehungsweise der Ausschluss seines Angebotes. Die
Wertung irgendeines Grades der Zielerreichung findet bei Mindestanforderung nicht statt.

6.10.2 Eignungskriterien

Öffentliche Aufträge dürfen gemäß § 122 GWB nur an fachkundige und leistungsfähige (ge-
eignete) Unternehmen vergeben werden, die nicht nach den §§ 123 oder 124 GWB aus-
geschlossen worden sind. Die Prüfung von Ausschlussgründen, die in §§ 123 und 124 GWB
aufgeführt sind, ist somit der Eignungsprüfung stets vorgelagert.

Die Eignungskriterien (vgl. Bild 6-3) betreffen ausschließlich die Person des Bieters und sind
auf der zweiten Wertungsstufe zu prüfen. Die Eignungsprüfung ist somit im Grunde ge-
nommen eine vorherige Prognose über die ordnungsgemäße Ausführung des Auftrags.



Bild 6-3: Eignungskriterien und Zuschlagskriterien

Jedes Eignungskriterium muss sich durch den Gegenstand des Auftrags rechtfertigen. Die
Eignungskriterien dürfen sich dabei gemäß § 122 GWB und die §§ 44, 45 und 46 VgV aus-
schließlich auf die folgenden Bereiche beziehen:

- Zum einen die Befähigung und Erlaubnis zur Berufsausübung (durch Nachweise wie
Zeugnisse, Genehmigungen nach dem PBefG etc.) sowie
- die wirtschaftliche und finanzielle Leistungsfähigkeit (mittels Vorlage von Jahresab-
schlüssen) und
- die technische und berufliche Leistungsfähigkeit (mittels Nennung von Referenzen/
Nachweis wesentlicher Faktoren).

Sämtliche Eignungskriterien und die Form des Nachweises sind bereits mit der Bekanntma-
chung vom Auftraggeber anzugeben.

Neben den üblichen Eignungskriterien wie einem Auszug aus dem Handels- oder Vereins-
register oder einer Kopie der Gewerbeanmeldung, müssen mit Blick auf die Freistellungs-
voraussetzungen in § 1 Satz 2 Nr. 3 FrStllgV entsprechende personenbeförderungsspezi-
fische Nachweise über die Eignung des Beförderungsunternehmens und seiner Fahrzeuge
verlangt werden. Zu nennen sind die Vorlage einer Kopie der Genehmigungsurkunde nach
§ 2 PBefG und die Mitteilungen zum Fuhrpark und zur Personalausstattung. Um die Aus-

nahmen von der Genehmigungspflicht nach PBefG zu rechtfertigen, muss der Beförderungsunternehmer zudem zwei wichtige Voraussetzungen erfüllen und zwar entweder

- die Voraussetzungen nach Artikel 1 Abs. 4 Buchstabe b oder c der VO (EG) Nr. 1071/2009 zur Festlegung gemeinsamer Regeln für die Zulassung zum Beruf des Kraftverkehrsunternehmers (EU-Berufszulassungsverordnung) d. h.
 - über eine tatsächliche und dauerhafte Niederlassung in einem Mitgliedstaat verfügen,
 - zuverlässig sein;
 - eine angemessene finanzielle Leistungsfähigkeit besitzen und
 - die geforderte fachliche Eignung (u. a. einen ausgebildeten Verkehrsleiter) besitzen,
- oder der Unternehmer führt ausschließlich nur innerstaatliche Beförderungen im Sinne des Artikels 1 Abs. 5 der VO (EG) Nr. 1071/2009 durch (besitzt demnach also eine Genehmigung nach dem PBefG) oder
- das maßgebliche Fahrzeug wird durch den Unternehmer auch bei Beförderungen eingesetzt, für die er bereits eine Genehmigung nach dem Personenbeförderungsgesetz besitzt.

Über diese Voraussetzungen stellt die FrStllgV ihrerseits sicher, dass nur geeignete, zuverlässige und leistungsfähige Beförderungsunternehmen die freigestellten Beförderungsleistungen durchführen können.

Das bedeutet zugleich, dass der Auftraggeber oder der Kostenträger zwingend einen Nachweis jener Voraussetzungen im Rahmen der Erteilung des Beförderungsauftrages als Eignungsvoraussetzung abfragen muss, damit die Beförderungsleistung tatsächlich in den Genuss der Freistellung von der Genehmigungspflicht kommen kann.

Zusammenfassend ist festzuhalten, dass Beförderungsleistungen für Rollstuhlnutzende keiner staatlichen Genehmigung bedürfen, soweit die Beförderungskosten vollständig vom Kostenträger übernommen werden. Allerdings garantiert in diesem Falle keine staatliche Behörde die Zuverlässigkeit, fachliche Eignung und Leistungsfähigkeit des Beförderungsunternehmers. Der Kostenträger muss Eignung und Leistungsfähigkeit selbst feststellen. Am besten tut er dies, indem er nur solche Unternehmer berücksichtigt, die bereits eine Genehmigung nach dem Personenbeförderungsgesetz für ihre Unternehmen oder ihre Fahrzeuge besitzen und darüber die Gewähr der fachlichen Eignung und Zuverlässigkeit nachweisen können. Dies kann der Kostenträger über die Eignungskriterien im Vergabeverfahren sicherstellen.

6.10.3 Zuschlags- oder Wertungskriterien

Gemäß § 127 Abs. 1 GWB wird der Zuschlag auf das wirtschaftlichste Angebot erteilt. Grundlage dafür ist eine Bewertung des öffentlichen Auftraggebers, ob und inwieweit das Angebot die vorgegebenen Zuschlagskriterien erfüllt. Das wirtschaftlichste Angebot bestimmt sich nach dem besten Preis-Leistungs-Verhältnis. Zu dessen Ermittlung können neben dem Preis oder den Kosten auch qualitative, umweltbezogene oder soziale Aspekte berücksichtigt werden, sofern sie in der Ausschreibung benannt wurden.

Bei den Zuschlagskriterien handelt es sich somit um Anforderungen, die nicht an den Bieter, sondern an das konkrete Angebot gestellt werden. Mit ihrer Hilfe will der öffentliche Auftraggeber in der vierten Vergabephase dasjenige Angebot auswählen, welches den Zuschlag erhalten soll (vgl. Bild 6-2). Zuschlagskriterien dienen also dazu, den Grad der

Zielerreichung der einzelnen Bieter zu beurteilen. Die Zuschlags- oder Wertungskriterien lassen sich insofern als die Summe derjenigen quantitativen und qualitativen Kriterien definieren, die zugrunde gelegt werden, um die von den Bietern angebotenen Leistungen nach ihrer Wirtschaftlichkeit (Preis-Leistung) beurteilen zu können. Insofern unterscheiden sich Zuschlagskriterien von Mindestbedingungen, den alle Angebote vollständig genügen müssen.

Gemäß § 127 Abs. 3 GWB müssen Zuschlagskriterien zudem mit dem Auftragsgegenstand in Verbindung stehen. Für Vergaben oberhalb der Schwellenwerte wurden in den EU-Vergaberichtlinien entsprechende Zuschlagskriterien festgelegt. Nach Art. 67 Abs. 2a RL 2014/24/EU und Art. 82 Abs. 2a RL 2014/25/EU kommen als solche insbesondere die Qualität, Zweckmäßigkeit, Organisation, Qualifikation und Erfahrung des mit der Ausführung des Auftrags betrauten Personals, wenn die Qualität des eingesetzten Personals erheblichen Einfluss auf das Niveau der Auftragsausführung haben kann, in Betracht.

Ausschlaggebend für die Auswahl des richtigen Angebots sind also die Zuschlagskriterien sowie die Frage der Wertung des Angebots:

- Soll nur der Preis ausschlaggebend sein oder
- sollen zudem qualitative, umweltbezogene oder soziale Zuschlagskriterien gelten, was mit Blick auf die einzusetzenden Fahrzeuge und das Personal für die hier gegenständlichen Leistungen durchaus sinnvoll sein kann.

Das Oberlandesgericht Düsseldorf hat hierzu entschieden, dass in einem Vergabeverfahren zur Vergabe von Beförderungsleistungen von Schülern mit körperlicher oder geistiger Behinderung die Abfrage und Wertung des Wochennettopreises (Gesamtsumme aus der Anzahl der Fahrgäste x Tagespauschalpreis zzgl. Zuschläge) nicht zu beanstanden, sondern vielmehr vertretbar ist (OLG Düsseldorf 14.09.2016).

Die Vergabekammer Niedersachsen hat entschieden, dass auch das günstigste Angebot zugleich das wirtschaftlichste Angebot sein kann (VK Niedersachsen (Vergabekammer) 29.09.2010). Der ausgewählte Bieter hatte unter anderem für die Beförderungskategorien „Sitzplatz Einzel“, „Rollstuhl Gruppe“ und „Rollstuhl Einzel“ sehr niedrige Preise zugrunde gelegt, woraufhin ein anderer Bieter gerügt hatte, dass es sich hierbei nicht um das wirtschaftlichste Angebot handeln könne. Die Vergabekammer hat dies jedoch anders beurteilt. Insbesondere sei entscheidend gewesen, dass der ausgewählte Bieter bei seiner „Kalkulation für die an sich aufwendigeren und kostenintensiveren Beförderungskategorien davon ausgehen durfte, dass (der Bieter) nur ein vergleichsweise geringes unternehmerisches Risiko eingeht, wenn (der Bieter) für diese besonderen Beförderungskategorien im Gegensatz zur Standardkategorie („Sitzplatz Gruppe“) nur äußerst geringe, nahezu symbolische Preise fordert“. Der Auftraggeber hatte den Bietern mit dem Preisblatt nach den einzelnen Beförderungskategorien die aktuelle Anzahl der Beförderungstage mitgeteilt. Hieraus hatte sich ergeben, dass zumindest zu der damaligen aktuellen Situation ausschließlich für alle Lose nur die Standardbeförderungskategorie „Sitzplatz Gruppe“ zum Tragen kam. Demnach war der Bieter davon ausgegangen, dass die besonderen Leistungen zu dem damaligen Zeitpunkt sowie auch zukünftig sehr gering ausfallen würden und er demnach über ausreichend Fahrzeug- sowie Personalkapazitäten verfüge, um die erwartete geringe Anzahl an Rollstuhlfahrerinnen und Rollstuhlfahrern sowie Begleitpersonen auf den bestehenden Touren zu geringen Mehrkosten zu befördern.

6.10.4 Aufteilung nach Losen – § 30 VgV

In einem Vergabeverfahren können Ausschreibungen aus mehreren Teil(-Aufträgen) bestehen, die unabhängig voneinander zu vergeben sind. Diese Teile werden als Lose bezeichnet. Unbeschadet des § 97 Abs. 4 GWB kann der öffentliche Auftraggeber festlegen, ob Angebote nur für ein Los, für mehrere Lose oder für alle Lose eingereicht werden dürfen.

Gemäß § 97 Abs. 4 GWB müssen allerdings mittelständische Interessen bei der Vergabe öffentlicher Aufträge vornehmlich berücksichtigt werden. Leistungen sind daher in der Menge aufgeteilt (Teillose) und getrennt nach Art oder Fachgebiet (Fachlose) zu vergeben. Mehrere Teil- oder Fachlose dürfen nur zusammen vergeben werden, wenn wirtschaftliche oder technische Gründe dies erfordern.

Der Auftraggeber kann, auch wenn Angebote für mehrere oder alle Lose eingereicht werden dürfen, die Zahl der Lose auf eine Höchstzahl beschränken, für die ein einzelner Bieter den Zuschlag erhalten kann.

Der öffentliche Auftraggeber gibt die Vorgaben in der Auftragsbekanntmachung oder der Aufforderung zur Interessensbestätigung bekannt. Er gibt die Kriterien in den Vergabeunterlagen an, die er bei der Vergabe von Losen anzuwenden beabsichtigt, wenn die Anwendung der Zuschlagskriterien dazu führen würde, dass ein einzelner Bieter den Zuschlag für eine größere Zahl von Losen als die Höchstzahl erhält.

In Fällen, in denen ein einziger Bieter den Zuschlag für mehr als ein Los erhalten kann, kann der öffentliche Auftraggeber Aufträge über mehrere oder alle Lose vergeben. Dafür muss er in der Auftragsbekanntmachung oder in der Aufforderung zur Interessensbestätigung angeben, dass er sich diese Möglichkeit vorbehält. Die Lose oder Losgruppen, die kombiniert werden können, müssen angegeben werden.

6.11 Durchführung des Vergabeverfahrens

Sobald der öffentliche Auftraggeber alle Vorbereitungshandlungen abgeschlossen hat, also die Leistungsbeschreibung einschließlich aller Vergabeunterlagen finalisiert und die Finanzierung der Leistung sichergestellt ist, ist Vergabereife erreicht. Das Vergabeverfahren kann eröffnet werden. Im Folgenden werden die Verfahrensschritte eines offenen Verfahrens nach dem GWB und der VgV beschrieben, wie es regelmäßig für die Vergabe von Leistungen zur Beförderung von Rollstühlen und deren Insassen erforderlich sein wird. Sämtliche näheren Bestimmungen über das einzuhaltende Verfahren, wie sie hier beschrieben werden, finden sich in der Vergabeverordnung (vgl. § 1 Abs. 1 VgV).

6.11.1 Allgemeine Verfahrensgrundsätze

Das Vergaberecht orientiert sich gemäß § 97 GWB an den fünf Grundprinzipien Wettbewerb, Transparenz, Gleichbehandlung, Nichtdiskriminierung und Verhältnismäßigkeit. Öffentliche Aufträge müssen deshalb stets im Wege transparenter Verfahren vergeben werden. Sämtliche Teilnehmenden sind gleich zu behandeln und für das Senden, Empfangen, Weiterleiten und Speichern von Daten in einem Vergabeverfahren dürfen Auftraggeber und Unternehmen grundsätzlich nur noch elektronische Mittel verwenden (E-Vergabe).

Die vorgenannten allgemeinen Verfahrensgrundsätze des Vergaberechts werden in der VgV noch einmal spezifisch beschrieben und ausformuliert. Danach gelten für das Verfahren stets folgende strikt einzuhaltende Grundsätze:

6.11.1.1 „E-Vergabe“ – Erfordernis der elektronischen Kommunikation

Mit der letzten Vergaberechtsnovelle vom April 2016 wurde als neues, den Transparenzgrundsatz ausgestaltendes Grundprinzip der Grundsatz der elektronischen Vorgabe neu eingeführt. Im Ergebnis besteht damit eine Pflicht zur vollständigen elektronischen Kommunikation zwischen den öffentlichen Auftraggebern und den Bewerbern beziehungsweise Bietern eines Vergabeverfahrens.

Der öffentliche Auftraggeber und die Unternehmen dürfen in einem Vergabeverfahren für das Senden, Empfangen, Weiterleiten und Speichern von Daten grundsätzlich nur noch Geräte und Programme für die elektronische Datenübermittlung (elektronische Mittel) verwenden (vgl. § 9 VgV). Es gilt der Grundsatz eines rein „digital“ geführten Verfahrens. Dafür sollten sich die Auftraggeber einer professionellen Vergabeplattform bedienen, die den Grundsätzen der digitalen Kommunikation und Dokumentation des Verfahrens genügt. Denn gemäß § 10 Abs. 2 VgV müssen die elektronischen Mittel, die von dem öffentlichen Auftraggeber für den Empfang von Angeboten, Teilnahmeanträgen und Interessensbestätigungen sowie von Plänen und Entwürfen für Planungswettbewerbe genutzt werden, über eine einheitliche Datenaustauschnittstelle verfügen. Es sind die jeweils geltenden Interoperabilitäts- und Sicherheitsstandards der Informationstechnik gemäß § 3 Abs. 1 des Vertrags über die Errichtung des IT-Planungsrats und über die Grundlagen der Zusammenarbeit beim Einsatz der Informationstechnologie in den Verwaltungen von Bund und Ländern vom 1. April 2010 zu verwenden.

Insbesondere müssen elektronische Mittel und deren technische Merkmale gemäß § 11 VgV allgemein verfügbar, nichtdiskriminierend und mit allgemein verbreiteten Geräten und Programmen der Informations- und Kommunikationstechnologie kompatibel sein. Sie dürfen den Zugang von Unternehmen zum Vergabeverfahren nicht einschränken.

Zwar kann der öffentliche Auftraggeber von jedem Unternehmen, welches sich in dem Verfahren beteiligt, die Angabe einer eindeutigen Unternehmensbezeichnung sowie einer elektronischen Adresse verlangen (Registrierung). Für den Zugang zur Auftragsbekanntmachung und zu den Vergabeunterlagen selbst darf der öffentliche Auftraggeber allerdings keine Registrierung verlangen; eine freiwillige Registrierung ist zulässig.

Für Vergabe unterhalb des EU-Schwellenwerts ist die Vorgabe der E-Vergabe hingegen differenzierter ausgestaltet: Im Liefer- und Dienstleistungsbereich verlangt die UVgO zwar ebenfalls zwingend eine durchgängig elektronische Kommunikation zwischen dem Auftraggeber und Gebieter beziehungsweise Bewerbern (vgl. § 7 Abs. 1 UVgO). In Bundesländern, in denen mangels Einführung der UVgO die Basis-Paragrafen der VOL/A weitergelten, besteht bislang jedoch noch keine Pflicht zur elektronischen Kommunikation. Es existieren nur die freiwilligen Möglichkeiten zum Einsatz von elektronischer Kommunikation.

6.11.1.2 Dokumentationspflichten

Unabhängig der Pflicht zur E-Vergabe hat der öffentliche Auftraggeber das Vergabeverfahren von Beginn an fortlaufend in Textform nach § 126b BGB zu dokumentieren, soweit dies für die Begründung von Entscheidungen auf jeder Stufe des Vergabeverfahrens erforderlich ist (vgl. § 8 VgV).

Dazu gehören insbesondere die Dokumentation der Kommunikation mit Unternehmen und interner Beratungen, der Vorbereitung der Auftragsbekanntmachung und der Vergabeunterlagen, der Öffnung der Angebote, Teilnahmeanträge und Interessensbestätigungen, der Verhandlungen und der Dialoge mit den teilnehmenden Unternehmen sowie der Gründe für Auswahlentscheidungen und den Zuschlag.

Außerdem hat er über jedes Vergabeverfahren einen internen Vergabevermerk zu erstellen, der den Anforderungen in § 8 Abs. 2 VgV genügen muss.

Die Dokumentation, der Vergabevermerk sowie die Angebote, die Teilnahmeanträge, die Interessensbekundungen, die Interessensbestätigungen und ihre Anlagen sind bis zum Ende der Laufzeit des Vertrags oder der Rahmenvereinbarung aufzubewahren, mindestens jedoch für drei Jahre ab dem Tag des Zuschlags. Gleiches gilt für Kopien aller abgeschlossenen Verträge, die im Falle von Liefer- oder Dienstleistungsaufträgen mindestens einen Auftragswert von 1 Million Euro haben.

Der Vergabevermerk oder dessen Hauptelemente sowie die abgeschlossenen Verträge sind der Europäischen Kommission sowie den zuständigen Aufsichts- oder Prüfbehörden (Vergabekammern) auf deren Anforderung hin zu übermitteln.

6.11.2 Ausschreibung der Leistungen im EU-Amtsblatt

Gemäß § 37 VgV wird das Verfahren mit einer Auftragsbekanntmachung eingeleitet.

Gemäß § 40 Abs. 1 VgV sind sämtliche Bekanntmachungen (darunter fallen Ausschreibungen zur Vergabe öffentlicher Aufträge, Vorinformationen, Vergabebekanntmachungen und Bekanntmachungen über Auftragsänderungen), die unter die EU-Vorschriften fallen, auf dem TED-Portal (Tenders Electronic Daily), der Online-Version des Supplements zum Amtsblatt der Europäischen Union, öffentlich bekannt zu machen⁴². Im TED-Portal werden Muster-Formulare für die Auftragsbekanntmachung vorgehalten, die für die Bekanntmachung zu verwenden sind.

Gemäß § 37 Abs. 3 VgV sind in der Auftragsbekanntmachung in jedem Fall die Vergabekammer, an die sich die Unternehmen zur Nachprüfung geltend gemachter Vergabeverstöße wenden können zu benennen. Zusätzlich kann der öffentliche Auftraggeber im Internet ein Beschafferprofil einrichten. Es enthält die Veröffentlichung von Vorinformationen, Angaben über geplante oder laufende Vergabeverfahren, über vergebene Aufträge oder aufgehobene Vergabeverfahren sowie alle sonstigen für die Auftragsvergabe relevanten Informationen wie zum Beispiel Kontaktstelle, Anschrift, E-Mail-Adresse, Telefon- und Telefaxnummer des öffentlichen Auftraggebers.

Bekanntmachungen auf nationaler Ebene dürfen erst nach der Veröffentlichung durch das Amt für Veröffentlichungen der Europäischen Union oder 48 Stunden nach der Bestätigung über den Eingang der Bekanntmachung durch das Amt für Veröffentlichungen der Europäischen Union veröffentlicht werden (vgl. § 40 Abs. 3 VgV). Die Veröffentlichung darf nur Angaben enthalten, die in den an das Amt für Veröffentlichungen der Europäischen Union übermittelten Bekanntmachungen enthalten sind oder in einem Beschafferprofil veröffentlicht wurden. In der nationalen Bekanntmachung ist der Tag der Übermittlung an das Amt für Veröffentlichungen der Europäischen Union oder der Tag der Veröffentlichung im Beschafferprofil anzugeben.

Öffentliche Stellen können sich auch freiwillig für eine Bekanntmachung auf dem TED-Portal entscheiden, wenn ein Auftrag von geringem Auftragswert ist. Auf TED sind die grundlegenden Informationen zu Ausschreibungen in allen EU-Amtssprachen abrufbar.

⁴² <https://ted.europa.eu/TED/main/HomePage.do?lang=de>.

6.11.3 Bewerbungs- und Angebotsphase bis zur Angebotsöffnung

6.11.3.1 Bereitstellung der Vergabeunterlagen

Gemäß § 41 Abs. 1 VgV gibt der öffentliche Auftraggeber in der Auftragsbekanntmachung eine elektronische Adresse an, unter der die Vergabeunterlagen unentgeltlich, uneingeschränkt, vollständig und direkt von allen potenziell interessierten Unternehmen abgerufen werden können.

Der öffentliche Auftraggeber gibt in der Auftragsbekanntmachung auch an, welche Maßnahmen er zum Schutz der Vertraulichkeit von Informationen anwendet und wie auf die Vergabeunterlagen zugegriffen werden kann. Die Angebotsfrist wird in diesen Fällen um fünf Tage verlängert, es sei denn, die Maßnahme zum Schutz der Vertraulichkeit besteht ausschließlich in der Abgabe einer Verschwiegenheitserklärung oder es liegt ein Fall hinreichend begründeter Dringlichkeit gemäß § 15 Abs. 3, § 16 Abs. 7 oder § 17 Abs. 8 VgV vor.

6.11.3.2 Verfahrensfristen

Die Fristen für das offene Verfahren betragen regelmäßig 30 Tage nach Veröffentlichung für die Angebote und bei einem zweistufigen Verfahren 30 Tage für die Teilnahmeanträge und 25 Tage für die (Erst-)Angebote. Übergeordnet gilt der Grundsatz der Angemessenheit im Hinblick auf die Komplexität des einzelnen Auftrags. In Grenzen bestehen Verkürzungsmöglichkeiten bei besonderer Dringlichkeit sowie eine Pflicht zur Fristverlängerung bei wesentlichen Änderungen der Vergabeunterlagen.

Für den Fall, dass eine hinreichend begründete Dringlichkeit die Einhaltung der Frist unmöglich macht, kann der öffentliche Auftraggeber eine Frist festlegen, die 15 Tage, gerechnet ab dem Tag nach der Absendung der Auftragsbekanntmachung, nicht unterschreiten darf.

Gemäß § 20 Abs. 1 VgV sind zudem bei der Festlegung der Fristen für den Eingang der Angebote nach den §§ 15 die Komplexität der Leistung und die Zeit für die Ausarbeitung der Angebote angemessen zu berücksichtigen.

Interessierte Bewerber müssen die Vergabeunterlagen fristgerecht abrufen. Gemäß § 20 Abs. 3 VgV sind Angebotsfristen allerdings zu verlängern, wenn entweder zusätzliche Informationen trotz rechtzeitiger Anforderung durch ein Unternehmen nicht spätestens sechs Tage vor Ablauf der Angebotsfrist zur Verfügung gestellt werden oder wenn der öffentliche Auftraggeber wesentliche Änderungen an den Vergabeunterlagen vornimmt.

Die Fristverlängerung muss in einem angemessenen Verhältnis zur Bedeutung der Information oder Änderung stehen und gewährleisten, dass alle Unternehmen Kenntnis von den Informationen oder Änderungen nehmen können. Dies gilt nicht, wenn die Information oder Änderung für die Erstellung des Angebots unerheblich ist oder die Information nicht rechtzeitig angefordert wurde.

6.11.3.3 Umgang mit Bieterfragen

Es muss die Möglichkeit bestehen, Fragen zu den Vergabeunterlagen zu stellen und Hinweise auf Unklarheiten zu geben. Die Vergabestelle leitet Antworten auf Fragen einzelner Bewerber an die gesamte Bewerbungsgemeinde weiter, um die Chancengleichheit („transparent und diskriminierungsfrei“) sämtlicher Bewerber zu gewährleisten.

Sämtliche Angebote sind gemäß § 54 VgV bei Eingang auf geeignete Weise zu kennzeichnen und verschlüsselt zu speichern. Sie sind von der Vergabestelle ungeöffnet zu lassen,

mit Eingangsvermerk zu versehen und bis zum Zeitpunkt der Öffnung unter Verschluss zu halten.

6.11.3.4 Öffnung der Angebote/Aufklärung von Unstimmigkeiten

Erst nach Ablauf der Angebotsfrist darf der öffentliche Auftraggeber vom Inhalt der Angebote Kenntnis nehmen (vgl. § 55 Abs. 1 VgV).

Die Öffnung der Angebote wird von mindestens zwei Vertretern des öffentlichen Auftraggebers gemeinsam an einem Termin unverzüglich nach Ablauf der Angebotsfrist durchgeführt. Bieter sind in diesem Termin nicht zugelassen.

6.11.4 Prüfung und Wertung der Angebote

Die Wertungsphase (vgl. Bild 6-2) beginnt mit dem Ablauf der Angebotsfrist und endet mit dem Zuschlag. Die Angebotsprüfung und dessen Wertung sind strikt voneinander zu trennen. Die Angebotsprüfung erfolgt in vier Stufen (Bild 6-4).

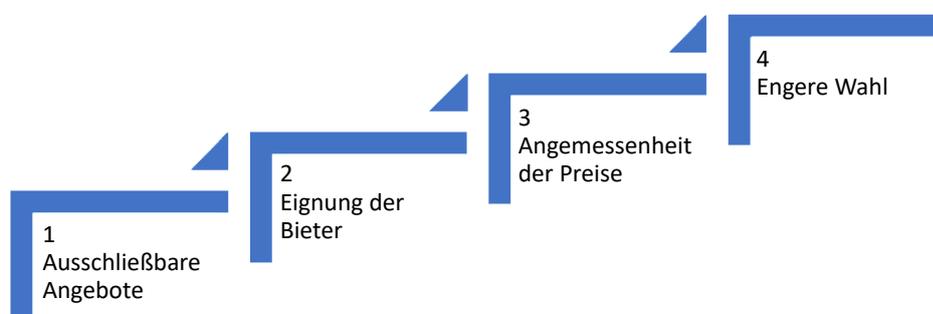


Bild 6-4: Die vier Phasen zur Prüfung und Wertung von Angeboten (Grafik: CBH Rechtsanwälte)

Auf der ersten Stufe erfolgt eine Prüfung der Angebote beispielsweise im Hinblick auf formale Mängel (Vollständigkeit, rechnerische und fachliche Richtigkeit, vgl. Kapitel 6.11.4.1). Gegebenenfalls können Unterlagen nachgefordert beziehungsweise Erklärungen und Nachweise nachgereicht werden.

Innerhalb der zweiten Stufe wird die fachliche Eignung der Bieter geprüft (Kapitel 6.11.4.2). Auf der dritten Stufe erfolgt der Ausschluss von Angeboten mit einem unangemessenen hohen oder niedrigen Preis. Erst dann folgt auf der vierten Stufe die eigentliche Angebotswertung anhand der Zuschlagskriterien (Kapitel 6.10.3).

6.11.4.1 Formale Angebotsprüfung und Nachforderung fehlende Erklärung und Nachweise

Angebote sind nach der Angebotsöffnung zunächst auf Vollständigkeit und fachliche Richtigkeit und rechnerische Richtigkeit zu prüfen (vgl. § 56 Abs. 1 VgV). Der öffentliche Auftraggeber kann den Bewerber oder Bieter unter Einhaltung der Grundsätze der Transparenz und der Gleichbehandlung auffordern, fehlende, unvollständige oder fehlerhafte unternehmensbezogene Unterlagen, insbesondere Eigenerklärungen, Angaben, Bescheinigungen oder sonstige Nachweise, nachzureichen, zu vervollständigen oder zu korrigieren, oder fehlende oder unvollständige leistungsbezogene Unterlagen nachzureichen oder zu vervollständigen.

Der öffentliche Auftraggeber ist berechtigt, in der Auftragsbekanntmachung oder den Vergabeunterlagen festzulegen, dass er keine Unterlagen nachfordern wird. In diesem Falle sind fehlerhafte Angebot sofort auszuschließen.

Der öffentliche Auftraggeber darf gemäß § 15 Abs. 5 VgV von den Bietern zudem nur Aufklärung über das Angebot oder die Eignung verlangen. Insbesondere ist die Nachforderung von leistungsbezogenen Unterlagen, die die Wirtschaftlichkeitsbewertung der Angebote anhand der Zuschlagskriterien betreffen, ausgeschlossen (vgl. § 56 Abs. 3 VgV). Dies gilt nicht für Preisangaben, wenn es sich um unwesentliche Einzelpositionen handelt, deren Einzelpreise den Gesamtpreis nicht verändern oder die Wertungsreihenfolge und den Wettbewerb nicht beeinträchtigen. Verhandlungen, insbesondere über Änderungen der Angebote oder Preise, sind im offenen Verfahren unzulässig. Dafür hätte ein Verhandlungsverfahren gewählt werden müssen, welches öffentlichen Auftraggebern aber nur unter den Voraussetzungen des § 14 Abs. 3 VgV als Alternative zum offenen Verfahren zur Verfügung steht.

Nachgeforderte Unterlagen sind vom Bewerber oder Bieter nach Aufforderung durch den öffentlichen Auftraggeber innerhalb einer von diesem festzulegenden angemessenen, nach dem Kalender bestimmten Frist vorzulegen. Die Entscheidung zur und das Ergebnis der Nachforderung sind zu dokumentieren.

6.11.4.2 Auswahl geeigneter Unternehmen; Ausschluss von Bewerbern und Bietern

Gemäß § 42 VgV überprüft der öffentliche Auftraggeber sodann die Eignung der Bewerber oder Bieter ausschließlich anhand der in § 122 GWB festgelegten Eignungskriterien und das Nichtvorliegen von Ausschlussgründen nach den §§ 123 und 124 GWB sowie gegebenenfalls Maßnahmen des Bewerbers oder Bieters zur Selbstreinigung nach § 125 GWB und schließt gegebenenfalls Bewerber oder Bieter vom Vergabeverfahren aus.

Im offenen Verfahren kann der öffentliche Auftraggeber die Zahl der geeigneten Bewerber, die zur Abgabe eines Angebots aufgefordert eingeladen werden, nicht begrenzen (vgl. § 51 Abs. 1 VgV). Die Angebote sämtlicher Bewerber, die die Eignungsprüfung (Bild 6-5) bestehen, müssen daher bei der Angebotswertung berücksichtigt werden.

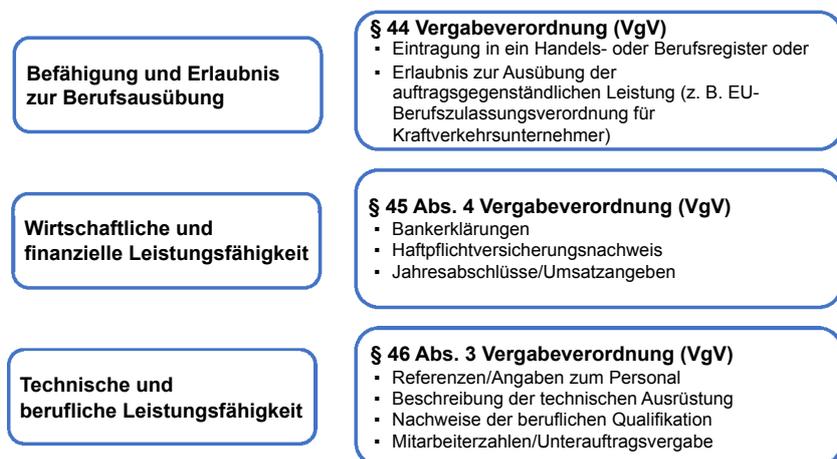


Bild 6-5: Überblick über die Eignungsprüfung mit Prüf- und Eignungskriterien (Grafik: CBH Rechtsanwälte)

6.11.4.3 Befähigung und Erlaubnis zur Berufsausübung

Gemäß § 44 Abs. 1 VgV kann der öffentliche Auftraggeber verlangen, dass Bewerber oder Bieter je nach den Rechtsvorschriften des Staats, in dem sie niedergelassen sind, entweder die Eintragung in einem Berufs- oder Handelsregister dieses Staats nachweisen oder auf andere Weise die erlaubte Berufsausübung nachweisen. Für die Mitgliedstaaten der Europäischen Union sind die jeweiligen Berufs- oder Handelsregister und die Bescheinigungen oder Erklärungen über die Berufsausübung in Anhang XI der RL 2014/24/EU aufgeführt.

So müssen z. B. Personenbeförderungsunternehmer stets fachlich geeignet und zuverlässig sein, was grundsätzlich im Rahmen des personenbeförderungsrechtlichen Genehmigungsverfahrens gemäß § 13 Abs. 1 PBefG von der Genehmigungsbehörde überprüft wird.

Die Besonderheit einer Beförderung im freigestellten Verkehr besteht jedoch darin, dass der Beförderungsunternehmer die erforderliche Sach- und Fachkunde sowie seine Leistungsfähigkeit für die Personenbeförderung gerade nicht im Rahmen eines Genehmigungsverfahrens nachweisen muss, sondern ausschließlich der Auftraggeber diese Aufgabe übernimmt und jene Voraussetzungen im Rahmen der Erteilung des Beförderungsauftrages als Eignungsvoraussetzung abfragen muss (vgl. Kapitel 6.10.2).

Neben den obligatorischen Voraussetzungen der FrStllgV muss der Unternehmer oder die Unternehmerin des Fahrdienstes bei der Ausübung der Beförderungsleistung weitere gesetzliche Anforderungen erfüllen, beispielsweise in der Verantwortung als Halterin oder Halter der eingesetzten Kraftfahrzeuge oder der Auswahl geeigneten Fahrpersonals. Diese Voraussetzungen betreffen aber nicht seine Eignung, sondern solche Anforderung sind obligatorisch bei der Ausübung der Beförderungsleistung von dem Fahrzeughalter bzw. Unternehmer zu beachten, bzw. er hat organisatorische Vorkehrungen zu treffen, über die gewährleistet ist, dass seine Fahrer diese Vorgaben beachten. Regelmäßige Verstöße gegen diese Regelungen können den Auftragnehmer jedoch ggf. zur Kündigung des Vertrages berechtigen, weil sich der Auftragnehmer bei wiederholten, schuldhaften Verstößen, z. B. gegen das Straßenverkehrsgesetz, als unzuverlässig erweist.

6.11.4.4 Feststellung der wirtschaftlichen und finanziellen Leistungsfähigkeit

Gemäß § 45 VgV kann

- (1) „der öffentliche Auftraggeber [...] im Hinblick auf die wirtschaftliche und finanzielle Leistungsfähigkeit der Bewerber oder Bieter Anforderungen stellen, die sicherstellen, dass die Bewerber oder Bieter über die erforderlichen wirtschaftlichen und finanziellen Kapazitäten für die Ausführung des Auftrags verfügen. Zu diesem Zweck kann er insbesondere Folgendes verlangen:
 1. einen bestimmten Mindestjahresumsatz, einschließlich eines bestimmten Mindestjahresumsatzes in dem Tätigkeitsbereich des Auftrags,
 2. Informationen über die Bilanzen der Bewerber oder Bieter; dabei kann das in den Bilanzen angegebene Verhältnis zwischen Vermögen und Verbindlichkeiten dann berücksichtigt werden, wenn der öffentliche Auftraggeber transparente, objektive und nichtdiskriminierende Methoden und Kriterien für die Berücksichtigung anwendet und die Methoden und Kriterien in den Vergabeunterlagen angibt, oder
 3. eine Berufs- oder Betriebshaftpflichtversicherung in bestimmter geeigneter Höhe.
- (2) Sofern ein Mindestjahresumsatz verlangt wird, darf dieser das Zweifache des geschätzten Auftragswerts nur überschreiten, wenn aufgrund der Art des Auftragsgegenstands spezielle Risiken bestehen.
- (3) [...]
- (4) Als Beleg der erforderlichen wirtschaftlichen und finanziellen Leistungsfähigkeit des Bewerbers oder Bieters kann der öffentliche Auftraggeber in der Regel die Vorlage einer oder mehrerer der folgenden Unterlagen verlangen:
 1. entsprechende Bankerklärungen,
 2. Nachweis einer entsprechenden Berufs- oder Betriebshaftpflichtversicherung,

3. Jahresabschlüsse oder Auszüge von Jahresabschlüssen, falls deren Veröffentlichung in dem Land, in dem der Bewerber oder Bieter niedergelassen ist, gesetzlich vorgeschrieben ist,
 4. eine Erklärung über den Gesamtumsatz und gegebenenfalls den Umsatz in dem Tätigkeitsbereich des Auftrags; eine solche Erklärung kann höchstens für die letzten drei Geschäftsjahre verlangt werden und nur, sofern entsprechende Angaben verfügbar sind.
- (5) Kann ein Bewerber oder Bieter aus einem berechtigten Grund die geforderten Unterlagen nicht beibringen, so kann er seine wirtschaftliche und finanzielle Leistungsfähigkeit durch Vorlage anderer, vom öffentlichen Auftraggeber als geeignet angesehener Unterlagen belegen.“

6.11.4.5 Nachweis der technischen und beruflichen Leistungsfähigkeit

Der öffentliche Auftraggeber kann im Hinblick auf die technische und berufliche Leistungsfähigkeit der Bewerber oder Bieter gemäß § 46 VgV Anforderungen stellen, die sicherstellen, dass die Bewerber oder Bieter über die erforderlichen personellen und technischen Mittel sowie ausreichende Erfahrungen verfügen, um den Auftrag in angemessener Qualität ausführen zu können:

„Als Beleg der erforderlichen technischen und beruflichen Leistungsfähigkeit des Bewerbers oder Bieters kann der öffentliche Auftraggeber je nach Art, Verwendungszweck und Menge oder Umfang der zu erbringenden Liefer- oder Dienstleistungen ausschließlich die Vorlage von einer oder mehreren der folgenden Unterlagen verlangen:

1. geeignete Referenzen über früher ausgeführte Liefer- und Dienstleistungsaufträge in Form einer Liste der in den letzten höchstens drei Jahren erbrachten wesentlichen Liefer- oder Dienstleistungen mit Angabe des Werts, des Liefer- beziehungsweise Erbringungszeitpunkts sowie des öffentlichen oder privaten Empfängers; soweit erforderlich, um einen ausreichenden Wettbewerb sicherzustellen, kann der öffentliche Auftraggeber darauf hinweisen, dass er auch einschlägige Liefer- oder Dienstleistungen berücksichtigen wird, die mehr als drei Jahre zurückliegen,
2. Angabe der technischen Fachkräfte oder der technischen Stellen, die im Zusammenhang mit der Leistungserbringung eingesetzt werden sollen, unabhängig davon, ob diese dem Unternehmen angehören oder nicht, und zwar insbesondere derjenigen, die mit der Qualitätskontrolle beauftragt sind,
3. Beschreibung der technischen Ausrüstung, der Maßnahmen zur Qualitätssicherung und der Untersuchungs- und Forschungsmöglichkeiten des Unternehmens,
4. [...]
5. [...]
6. Studien- und Ausbildungsnachweise sowie Bescheinigungen über die Erlaubnis zur Berufsausübung für die Inhaberin, den Inhaber oder die Führungskräfte des Unternehmens, sofern diese Nachweise nicht als Zuschlagskriterium bewertet werden,
7. Angabe der Umweltmanagementmaßnahmen, die das Unternehmen während der Auftragsausführung anwendet,
8. Erklärung, aus der die durchschnittliche jährliche Beschäftigtenzahl des Unternehmens und die Zahl seiner Führungskräfte in den letzten drei Jahren ersichtlich ist,

9. Erklärung, aus der ersichtlich ist, über welche Ausstattung, welche Geräte und welche technische Ausrüstung das Unternehmen für die Ausführung des Auftrags verfügt,
10. Angabe, welche Teile des Auftrags das Unternehmen unter Umständen als Unteraufträge zu vergeben beabsichtigt.“

Bieter müssen ihre Eignung und Fachkunde sowie ihre Kapazitäten bei der Abgabe ihres Angebots also deutlich benennen, beispielsweise bei der Abfrage der Anzahl der zu nutzenden Fahrzeuge (die Bieter müssen die Möglichkeit haben, auch auf noch zu beschaffende Fahrzeuge hinweisen zu können).

Die Beschaffungsmöglichkeiten müssen dann aber in nachvollziehbarer Weise belegt werden (OLG Düsseldorf 04.05.2009).

Aus Datenschutzgründen verbietet sich bei der Abfrage hinsichtlich des eingesetzten Fahrpersonals allerdings eine konkrete Namensnennung, hier reicht die Benennung „Fahrer/in vorhanden/Fahrer/in einzustellen“.

Bei Dienstleistungsaufträgen darf die berufliche Leistungsfähigkeit der Unternehmen insbesondere auch anhand ihrer Fachkunde, Effizienz, Erfahrung und Verlässlichkeit beurteilt werden. Bei offenen Verfahren kann der öffentliche Auftraggeber entscheiden, ob er die Angebotsprüfung vor der Eignungsprüfung durchführt.

6.11.4.6 Beleg der Eignung und des Nichtvorliegens von Ausschlussgründen

In der Auftragsbekanntmachung oder der Aufforderung zur Interessensbestätigung ist neben den Eignungskriterien ferner anzugeben, mit welchen Unterlagen (Eigenerklärungen, Angaben, Bescheinigungen und sonstige Nachweise) Bewerber oder Bieter ihre Eignung gemäß den §§ 43 bis 47 VgV und das Nichtvorliegen von Ausschlussgründen zu belegen haben.

Dabei fordert der öffentliche Auftraggeber grundsätzlich die Vorlage von Eigenerklärungen an. Wenn der öffentliche Auftraggeber Bescheinigungen und sonstige Nachweise anfordert, verlangt er in der Regel solche, die vom Online-Dokumentenarchiv e-Certis (<https://ec.europa.eu/tools/ecertis/#/homePage>) abgedeckt sind.

Als vorläufigen Beleg der Eignung und des Nichtvorliegens von Ausschlussgründen akzeptiert der öffentliche Auftraggeber die Vorlage einer Einheitlichen Europäischen Eigenerklärung nach § 50 VgV.

Als ausreichenden Beleg dafür, dass die in § 123 Abs. 1 bis 3 (GWB) genannten Ausschlussgründe auf den Bewerber oder Bieter nicht zutreffen, erkennt der öffentliche Auftraggeber einen Auszug aus einem einschlägigen Register, insbesondere ein Führungszeugnis aus dem Bundeszentralregister oder, in Ermangelung eines solchen, eine gleichwertige Bescheinigung einer zuständigen Gerichts- oder Verwaltungsbehörde des Herkunftslands oder des Niederlassungsstaats des Bewerbers oder Bieters an.

Als ausreichenden Beleg dafür, dass die in § 123 Abs. 4 und § 124 Abs. 1 Nr. 2 GWB genannten Ausschlussgründe auf den Bewerber oder Bieter nicht zutreffen, erkennt der öffentliche Auftraggeber eine von der zuständigen Behörde des Herkunftslands oder des Niederlassungsstaats des Bewerbers oder Bieters ausgestellte Bescheinigung an.

Werden Urkunden oder Bescheinigungen nach den Absätzen 4 und 5 von dem Herkunftsland oder dem Niederlassungsstaat des Bewerbers oder Bieters nicht ausgestellt oder

werden darin nicht alle Ausschlussgründe nach § 123 Abs. 1 bis 4 sowie § 124 Abs. 1 Nr. 2 GWB erwähnt, so können sie durch eine Versicherung an Eides statt ersetzt werden.

Der öffentliche Auftraggeber kann Bewerber oder Bieter auffordern, die erhaltenen Unterlagen zu erläutern.

Sofern der Bewerber oder Bieter in einem amtlichen Verzeichnis eingetragen ist oder über eine Zertifizierung verfügt, die jeweils den Anforderungen des Artikels 64 der RL 2014/24/EU entsprechen, werden die im amtlichen Verzeichnis oder dem Zertifizierungssystem niedergelegten Unterlagen und Angaben vom öffentlichen Auftraggeber nur in begründeten Fällen in Zweifel gezogen (Eignungsvermutung). Ein den Anforderungen des Artikels 64 der RL 2014/24/EU entsprechendes amtliches Verzeichnis kann auch durch Industrie- und Handelskammern eingerichtet werden. Die Industrie- und Handelskammern bedienen sich bei der Führung des amtlichen Verzeichnisses einer gemeinsamen verzeichnisführenden Stelle. Der öffentliche Auftraggeber kann mit Blick auf die Entrichtung von Steuern, Abgaben oder Sozialversicherungsbeiträgen die gesonderte Vorlage einer entsprechenden Bescheinigung verlangen.

6.11.4.7 Sonstige Ausschlussgründe

Neben Angeboten, die die Eignungskriterien nicht erfüllen, werden auch solche Angebote ausgeschlossen, die nicht den Erfordernissen des § 53 VgV genügen, insbesondere:

- Angebote, die nicht form- oder fristgerecht eingegangen sind, es sei denn, der Bieter hat dies nicht zu vertreten,
- Angebote, die nicht die geforderten oder nachgeforderten Unterlagen enthalten,
- Angebote, in denen Änderungen des Bieters an seinen Eintragungen nicht zweifelsfrei sind,
- Angebote, bei denen Änderungen oder Ergänzungen an den Vergabeunterlagen vorgenommen worden sind,
- Angebote, die nicht die erforderlichen Preisangaben enthalten, es sei denn, es handelt sich um unwesentliche Einzelpositionen, deren Einzelpreise den Gesamtpreis nicht verändern oder die Wertungsreihenfolge und den Wettbewerb nicht beeinträchtigen, oder
- nicht zugelassene Nebenangebote.

Hat der öffentliche Auftraggeber Nebenangebote (von der Angebotsaufforderung abweichende Angebote) zugelassen, so berücksichtigt er nur die Nebenangebote, die die von ihm verlangten Mindestanforderungen erfüllen.

6.11.5 Angebotswertung

Schließlich folgt erst in einer vierten Stufe die eigentliche Wertung der Angebote in Form eines konkreten Vergleichs der verbleibenden Angebote untereinander dahingehend, wer die vorgegebenen Zuschlagskriterien am wahrscheinlichsten erfüllt.

Nach § 107 Abs. 1 GWB wird der Zuschlag auf das wirtschaftlichste Angebot erteilt. Ziel des Wirtschaftlichkeitsgebots ist, das wirtschaftlich günstigste Angebot zu finden, damit der Auftraggeber die ihm zur Verfügung stehenden Mittel so sparsam und effektiv wie möglich verwenden und den Bieter auswählen kann, der die Gewähr für die ordnungsgemäße Ausführung des Auftrags bietet.

Beim Zuschlagskriterium des wirtschaftlichsten Angebots ist dem öffentlichen Auftraggeber hinsichtlich der Unterkriterien und ihrer Bewertung aufgrund seines diesbezüglichen Bestimmungsrechts ein von den Nachprüfungsbehörden nur begrenzt, insbesondere auf Vertretbarkeit kontrollierbarer Festlegungsspielraum zuzuerkennen. Bestimmungen des Auftraggebers müssen bei diesem Kriterium anderen Wirtschaftlichkeitsmerkmalen neben dem Preis allerdings einen angemessenen Raum zur Bewertung einräumen.

Der Preis darf weder unter- noch überbewertet werden. Eine Festlegung und Gewichtung von Zuschlagskriterien, bei denen Wirtschaftlichkeitskriterien neben dem Angebotspreis nur eine marginale Rolle spielen oder der Preis eine übermäßige Bedeutung einnimmt, kann demnach gegen das Wirtschaftlichkeitsprinzip verstoßen.⁴³

Die Ermittlung des wirtschaftlichsten Angebots erfolgt auf der Grundlage des besten Preis-Leistungs-Verhältnisses. Neben dem Preis oder den Kosten können dabei aber auch qualitative, umweltbezogene oder soziale Zuschlagskriterien berücksichtigt werden, insbesondere:

- die Qualität, Zweckmäßigkeit, Zugänglichkeit der Leistung insbesondere für Menschen mit Behinderungen, ihrer Übereinstimmung mit Anforderungen des „Designs für Alle“, soziale, umweltbezogene und innovative Eigenschaften sowie Vertriebs- und Handelsbedingungen,
- die Organisation, Qualifikation und Erfahrung des mit der Ausführung des Auftrags betrauten Personals, wenn die Qualität des eingesetzten Personals erheblichen Einfluss auf das Niveau der Auftragsausführung haben kann, oder
- die Verfügbarkeit von Kundendienst und technischer Hilfe sowie Lieferbedingungen wie Liefertermin, Lieferverfahren sowie Liefer- oder Ausführungsfristen.

Nach Maßgabe dieser Voraussetzungen ist es deshalb auch vertretbar, das wirtschaftlichste Angebot z. B. anhand der Zuschlagskriterien Preis (80 %) und einem Qualitätskonzept (20 %) zu ermitteln.

Der öffentliche Auftraggeber muss in der Auftragsbekanntmachung oder den Vergabeunterlagen allerdings in jedem Fall angeben, wie er die einzelnen Zuschlagskriterien gewichtet, um das wirtschaftlichste Angebot zu ermitteln. Diese Gewichtung kann auch mittels einer Spanne angegeben werden, deren Bandbreite angemessen sein muss. Ist die Gewichtung aus objektiven Gründen nicht möglich, so gibt der öffentliche Auftraggeber die Zuschlagskriterien in absteigender Rangfolge an.

Hierzu hat die Vergabekammer Westfalen einen Beschluss gefasst:⁴⁴

1. Steht bei Angebotsabgabe nicht fest, welcher Mehrwertsteuersatz zum Tragen kommen wird, kann dieser vom Auftraggeber nicht festgelegt werden und kann auch bei der Kalkulation nicht berücksichtigt werden. Es ist in diesem Fall vertretbar, wenn der Auftraggeber nur Netto-Preise bewertet. Insbesondere verhindert dies Angebote mit unterschiedlichen Annahmen zur Mehrwertsteuerpflicht.
2. Es gehört zum allgemeinen Kalkulationsrisiko, Unwägbarkeiten bei der Haltung der Steuerbehörden und dem Auftraggeber zur Mehrwertsteuerpflicht bei der Kalkulation zu berücksichtigen.

⁴³ OLG Düsseldorf, Beschluss vom 21.05.2012, VII – Verg. 3/12, juris Rn.10; OLG Düsseldorf, Beschluss v. 29.12.2001, VII VErg. 22/01; VergabeR 2001, 267, juris Rn. 66; ebenso Kulartz in Kulartz/Kus/Portz, Kommentar zum GWB-Vergaberecht, 3. Aufl., § 97 Rn. 131.

⁴⁴ VK Westfalen 21. September 2016.

Erscheint der Preis oder die Kosten eines Angebots im Verhältnis zu der zu erbringenden Leistung ungewöhnlich niedrig, kann der öffentliche Auftraggeber vom Bieter Aufklärung über seine Kalkulation verlangen. Kann der Bewerber die geringe Höhe des angebotenen Preises oder der angebotenen Kosten nicht zufriedenstellend aufklären, darf ihm der Zuschlag verwehrt werden.

6.11.6 Unterrichtung der Bewerber oder Bieter

Vor der Zuschlagserteilung teilt der öffentliche Auftraggeber jedem Bewerber und jedem Bieter unverzüglich seine Entscheidungen über den Abschluss einer Rahmenvereinbarung oder die Zuschlagserteilung mit. Gleiches gilt für die Entscheidung, ein Vergabeverfahren aufzuheben oder erneut einzuleiten einschließlich der Gründe dafür, sofern eine Auftragsbekanntmachung oder Vorinformation veröffentlicht wurde.

Der öffentliche Auftraggeber unterrichtet auf Verlangen des Bewerbers oder Bieters unverzüglich, spätestens innerhalb von 15 Tagen nach Eingang des Antrags in Textform nach § 126b BGB,

- jeden nicht erfolgreichen Bewerber über die Gründe für die Ablehnung seines Teilnahmeantrags,
- jeden nicht erfolgreichen Bieter über die Gründe für die Ablehnung seines Angebots,
- jeden Bieter über die Merkmale und Vorteile des erfolgreichen Angebots sowie den Namen des erfolgreichen Bieters und
- jeden Bieter über den Verlauf und die Fortschritte der Verhandlungen und des wettbewerblichen Dialogs mit den Bieter.

6.11.7 Zuschlagserteilung

Der Regelfall der Beendigung eines Vergabeverfahrens ist die Erteilung des Zuschlags. Mit ihm wird der ausgeschriebene Auftrag an den Bestbieter vergeben und das Vergabeverfahren beendet.

Mit Blick auf das allgemeine Transparenzgebot sieht das Vergaberecht bereits vor Zuschlagserteilung (vgl. z. B. § 62 VgV) unterschiedlich umfangreiche Informationspflichten des Auftraggebers gegenüber den Bewerbern und Bieter über den Ausgang des Vergabeverfahrens vor. Sie unterscheiden sich maßgeblich bei Ober- und Unterschwellenvergaben.

Die Erteilung des Zuschlags hat in einem Vergabeverfahren eine zivilrechtliche und eine vergaberechtliche Komponente.

In zivilrechtlicher Hinsicht ist der Zuschlag die Annahme des Angebots des Bestbieters: Erst durch den Zuschlag wird ein zivilrechtlich wirksamer Vertrag geschlossen. In vergaberechtlicher Hinsicht ist mit der Erteilung des Zuschlags das Vergabeverfahren beendet. Wegen der Bedeutung des Zuschlags empfiehlt es sich, den Eingang des Zuschlagsschreibens durch den Auftragnehmer bestätigen zu lassen.

6.11.8 Vergabebekanntmachung

Spätestens 30 Tage nach Zuschlagserteilung hat der Auftraggeber gemäß § 39 Abs. 1 VgV eine Vergabebekanntmachung mit den Ergebnissen des Vergabeverfahrens an das Amt für Veröffentlichungen der Europäischen Union zu übermitteln.

Die Vergabebekanntmachung wird nach dem Muster gemäß Anhang III der Durchführungsverordnung DVO (EU) 2015/1986 erstellt. In der Vergabebekanntmachung sind neuerdings gemäß § 8 SaubFahrzeugBeschG auch die Anzahl der konventionellen, sauberen und/oder lokal emissionsfreien Fahrzeuge, die aufgrund der Auftragsvergabe gekauft, geleast oder gemietet wurden oder deren Nutzung vertraglich vereinbart wurde, unterteilt nach Fahrzeugklassen zu dokumentieren.

Im Falle der Vergabe einer Rahmenvereinbarung erfasst die Vergabebekanntmachung lediglich den Rahmenvertrag nicht jedoch die auf dessen Grundlage noch zu vergebenden Einzelaufträge.

6.12 Vertragsdurchführung und Vergabemanagement

Mit dem Zuschlag und der Vergabebekanntmachung ist das Vergabeverfahren abgeschlossen; die „Vertragsbeziehung“ zwischen Auftraggeber und Auftragnehmer fängt jetzt aber erst an.

Der Auftragnehmer muss während der Vertragslaufzeit über organisatorische Maßnahmen (Kontrollen, Befragungen, Abforderungen von Nachweisen z. B. über Schulungen, etc.) die ordnungsgemäße Vertragserfüllung sicherstellen können. Dazu sollte er in seinem Vertrag Instrumente vorsehen, die ihm eine Durchsetzung der ordnungsgemäßen Vertragserfüllung ermöglichen.

Da eine Entgeltkürzung nur für nicht oder schlecht erbrachte Leistungen möglich ist und insofern für den Auftragnehmer keinen Anreiz für gute Leistungen setzt, sollten in dem Vertrag Pönalen (Strafzahlungen) für bestimmte Schlechtleistungen vereinbart werden. Diese dürfen jedoch insgesamt 5 % des Auftragsgesamtwert nicht überschreiten.

Erfüllt der Auftragnehmer den Vertrag nachhaltig nicht oder in wesentlichen Punkten schlecht, sollte sich auch ein außerordentliches Kündigungsrecht vorbehalten werden.

Um den Schaden aus einer solchen vorzeitigen Kündigung auffangen zu können, kann auch die Gestellung einer Vertragserfüllungsbürgschaft durch den Auftragnehmer vereinbart werden. Diese sichert dem Auftraggeber, dass ihm auch im Falle einer Insolvenz oder einer Verweigerung des Auftragnehmers die Kosten für die Neuausschreibung der Leistungen durch den Auftragnehmer ausgeglichen werden.

Beispiel für eine Vertragserfüllungsbürgschaft:

„Zur Sicherung sämtlicher Ansprüche des Auftraggebers gegen den Auftragnehmer aus oder im Zusammenhang mit diesem Verkehrsvertrag – unabhängig vom Rechtsgrund – hat der Auftragnehmer dem Auftraggeber eine unbefristete, unwiderrufliche selbstschuldnerische Bürgschaft in Höhe von 5 % des Auftragswerts zu stellen.“

6.13 Fazit

Zuständige Einrichtungen, die freigestellte Spezialverkehre für Rollstuhlfahrende beschaffen, sind als öffentliche Auftraggeber an das Vergabe- und Haushaltsrecht gebunden. Sie müssen den Beförderungsauftrag im Wettbewerb und im Wege transparenter Verfahren vergeben. Dabei sind die Grundsätze der Wirtschaftlichkeit und der Verhältnismäßigkeit zu wahren.

Sie können Ihre Vorstellungen über die Formulierung von Mindestanforderungen an die Beförderungsleistungen durchsetzen. Dabei geht es nicht um die gesetzlich vorgegebenen (obligatorischen) Standards für Beförderungsleistungen, Fahrzeuge und Ausrüstung. Diese muss ein Auftragnehmer schon von Gesetzes wegen erfüllen. Vielmehr kann ein Auftragnehmer auch überobligatorische Anforderungen verlangen, wenn diese sachlich für die Auftragserfüllung erforderlich sind und er gleichwertige Alternativen zulässt. Er kann das Angebot eines Bewerbers zudem nicht nur anhand des Preises bewerten, sondern auch anhand des besten Preis-Leistungsverhältnisses, welches u. a. neben dem Preis der Leistung auch die Qualität der Leistung berücksichtigen darf. Dazu ist jedoch eine detaillierte Auseinandersetzung mit dem Auftragsgegenstand und eine entsprechende dezidierte Erarbeitung von Zuschlagskriterien erforderlich.

7 Wissenstransfer und Weiterbildung

7.1 Einordnung des Status quo und Hinweise zu den weiterführenden Informationen

Beim Thema „Ausschreibung von Dienstleistungen zur Rollstuhlbeförderung“ handelt es sich um ein komplexes Themenfeld mit unterschiedlichen Handlungsfeldern. Basis für die erforderliche technische Ausrüstung und deren korrekte Anwendung für eine sichere Beförderung, die Ausschreibung und Vergabe inklusive einer Qualitätskontrolle sowie organisatorische Aspekte zur effizienten und sicheren Durchführung der Dienstleistung bilden oftmals gesetzliche Grundlagen. Diese werden durch zahlreiche technische Regeln und Praxis-Empfehlungen aus unterschiedlichen Quellen ergänzt.

Anforderungen an Fahrzeuge, Rollstühle und das Fahrpersonal sind aufgrund fortschreitender Entwicklung und neuer Erkenntnisse einem stetigen Wandel unterworfen. Insofern stellt auch die hier vorliegende Zusammenstellung nur den Status quo zum Zeitpunkt der Bearbeitung dar. Um sich im Weiteren auf einem aktuellen Stand halten oder bestimmte Themenfelder vertieft behandeln zu können, werden im Folgenden weiterführende Hinweise zu Quellen und Institutionen aufgeführt.

7.2 Gesetze und Verordnungen

Europäische Rechtsnormen finden sich auf der offiziellen Webseite der Europäischen Union (EUR-Lex) unter <https://eur-lex.europa.eu/homepage.html>. In der Regel liegen beispielsweise Verordnungen und Richtlinien in einer deutschen Sprachfassung vor. Bei den Rechercheergebnissen wird immer angezeigt, ob die jeweilige Rechtsverordnung noch Gültigkeit besitzt oder nicht mehr in Kraft ist. Die Inhalte sind kostenlos verfügbar.

Aktuelle Fassungen der Gesetze und Rechtsverordnungen finden sich auf jeweiligen Webportalen des Bundes und der Länder. Eine Übersicht über alle Portale findet sich auf dem gemeinsamen Justizportal des Bundes und der Länder unter <https://justiz.de/onlinedienste/bundesundlandesrecht/index.php>. Der überwiegende Teil der Inhalte kann kostenlos abgerufen werden.

7.2.1 Vergabe öffentlicher Aufträge

Am 18.06.2021 ist eine überarbeitete, zweite Ausgabe des Leitfadens der Kommission zur Berücksichtigung sozialer Belange bei der Vergabe öffentlicher Aufträge im Amtsblatt der EU erschienen (abrufbar unter <https://bit.ly/LeitfadenVergabe>).

Zweck des Leitfadens ist es, öffentlichen Auftraggebern eine Hilfestellung zu der Thematik in Form von „best practice“-Anwendungen zur Verfügung zu stellen. Die nun vorliegende zweite Ausgabe wurde im Auftrag der Kommission von der Organisation ICLEI („Local Governments for Sustainability“) erarbeitet, die als weltweite Organisation von Städten, Gemeinden und Landkreisen für Umweltschutz und nachhaltige Entwicklung tätig ist.

Der Leitfaden richtet sich vornehmlich an öffentliche Auftraggeber, soll aber auch anderen, an der Auftragsvergabe Beteiligten, als Anregung dienen – seien es Lieferanten oder Dienstleister, private Auftraggeber, sozialwirtschaftliche Akteure oder Nichtregierungsorganisationen.

Dabei geht der Leitfaden unter anderem auf Bedingungen für die Auftragsausführung und die Überwachung der Einhaltung ein. Insoweit werden auch Möglichkeiten der Reaktion auf Probleme in der Ausführungsphase öffentlicher Aufträge sowie die Erfassung von Erfahrungen bzw. Ergebnissen mit Blick auf künftige Vergaben angesprochen.

7.2.1.1 Europäische Union

- EU-Seite mit Regeln für die Vergabe öffentlicher Aufträge: <https://bit.ly/Vergaberecht-EU>
- EU-Schwellenwerte: <https://bit.ly/Schwellenwerte>
- Informationen zu CPV-Codes (Common Procurement): <https://bit.ly/Common-Procurement>
- Tenders Electronic Daily (TED): <https://bit.ly/TendersElectronicDaily>

7.2.1.2 Vergaberecht des Bundes und weitere Gesetze

- Öffentliche Aufträge und Vergabe: Übersicht und Rechtsgrundlagen auf Bundesebene: <https://bit.ly/Vergaberecht-Bund>
- Gesetz gegen Wettbewerbsbeschränkungen (GWB), Teil 4 – Vergabe von öffentlichen Aufträgen und Konzessionen: <https://bit.ly/GesetzGegenWettbewerb>
- Gesetz zur Beschaffung sauberer Straßenfahrzeuge (SaubFahrzeugBeschG): <http://www.gesetze-im-internet.de/saubfahrzeugbeschg/>
- Verordnung über die Vergabe öffentlicher Aufträge (VGV): http://www.gesetze-im-internet.de/vgv_2016/
- Unterschwellenvergabeverordnung (UVgO): <https://bit.ly/UnterschwellenVgO>

7.2.2 Muster für Vergabe- und Vertragsunterlagen

Beispiel für Leistungsbeschreibungen sowie Verkehrsverträge für die Durchführung von Schülerbeförderungsleistungen für Förderschulen finden sich auf folgenden Seiten:

- Landschaftsverband Rheinland (LVR): <https://bit.ly/MustervertragSchueler>
- Landschaftsverband Westfalen Lippe (LWL): <https://bit.ly/MusterLB-Schueler>

7.3 Technische Regelwerke und Vorschriften, technische Informationen

In einschlägigen Gesetzen und Verordnungen wird auf verschiedene Technische Regelwerke verwiesen, die beispielsweise Anforderungen an das Insassen- und Personenrückhaltesystem und an den Rollstuhl stellen. In diesem Zusammenhang stehen weitere Technische Regelwerke, die Anforderungen an die Fahrzeuge stellen. Bei den Regelwerken handelt es sich in der Regel um internationale, supranationale oder nationale Normen (ISO, DIN EN, DIN). Alle diese Publikationen sind über das Deutsche Institut für Normung e. v. (DIN) bzw. die DIN Media GmbH (ehemals Beuth Verlag) zu beziehen:

- <https://www.din.de/de>
- <https://www.dinmedia.de/de>

Bezüglich der rechtssicheren Beförderung von Rollstuhlfahrerinnen und Rollstuhlfahrern wurde ein Positionspapier des Runden Tisches „Sichere Mobilität für Menschen mit Behinderung“ erstellt. Dieses ist erhältlich unter: <https://bit.ly/RunderTischRolli>.

Informationen zum Kraftknotenadapter und zu Nachrüstungsmöglichkeiten finden sich unter: <https://www.kraftknotenadapter.de/>.

7.4 Organisatorische Aspekte

Die Berufsgenossenschaft für Gesundheitsdienst und Wohlfahrtspflege (BGW) stellt auf ihren Webseiten einen Leitfaden „Sichere Beförderung von Menschen mit Behinderungen“ bereit. Der Leitfaden wurde zuerst 2008 veröffentlicht und ist derzeit in der Fassung aus dem Jahr 2015 verfügbar. Er wird derzeit (September 2022) von der BGW aktualisiert.

Die BGW stellt auf ihren Webseiten zudem eine Reihe von Arbeitshilfen für betriebsinterne Ausbildungen und Schulungen, zum Erstellen einer Gefährdungsbeurteilung, zur Qualifikation des Fahrpersonals und Musterbetriebsanweisungen zur Verfügung. Weitere Infos unter: <https://bit.ly/BGW-Hinweise>.

Informationen zum Siegel „Sicherer Kranken- und Behindertentransfer“ finden sich auf der Seite: <https://www.sicherer-kranken-und-behindertentransfer.de/>.

7.5 Schulungen und Seminare

Die Berufsgenossenschaft für Gesundheitsdienst und Wohlfahrtspflege (BGW) bietet mehrmals im Jahr ein dreitägiges Seminar „Sichere Beförderung von Menschen mit Behinderungen in Kraftfahrzeugen“ an. Im Seminar werden technische, organisatorische und verhaltensbezogene Maßnahmen im Zusammenhang mit der sicheren Beförderung von Menschen mit Mobilitätseinschränkungen in Personenkraftwagen vorgestellt sowie relevante Rechtsgrundlagen erläutert. Ein Themenschwerpunkt ist die Beförderung von Menschen, die während der Fahrt im Rollstuhl sitzen müssen.

Zielgruppe des Seminars sind Fahrdienstleitungen, Fachkräfte für Arbeitssicherheit, Fuhrparkleitungen und Disponentinnen und Disponenten im Fahrdienst sowie betriebliche Interessenvertretungen in Werkstätten für Menschen mit Behinderungen und anderen Einrichtungen der Behindertenhilfe, Sicherheitsbeauftragte mit Schwerpunkt Verkehrssicherheit, Qualitätsmanagementbeauftragte.

Weitere Informationen finden sich unter <https://bit.ly/Rolli-Seminar>.

Die BGW wie auch die Berufsgenossenschaft für Verkehr (BG Verkehr) bieten darüber hinaus verschiedene Seminare und Schulungen an, die für Mitglieder teilweise kostenlos sind oder zu vergünstigten Konditionen angeboten werden. Folgende Schulungen und Seminare gibt es unter anderem:

- Fahrsicherheitstrainings,
- Erste-Hilfe-Kurse,
- weitere Kurse zur Qualifizierung des Fahrpersonals.

Infos bei der BG Verkehr finden sich unter <https://www.bg-verkehr.de/seminare>.

Literatur

ANSI/RESNA WC19. 2009-09. WC19: A wheelchair transportation safety standard – experience to date and future directions

ArbSchG: Arbeitsschutzgesetz vom 7. August 1996 (BGBl. I S. 1246), das zuletzt durch Artikel 6k des Gesetzes vom 16. September 2022 (BGBl. I S. 1454) geändert worden ist

Berlin Cert (2022): ISO 7176 Normenreihe. Prüfverfahren für manuelle Rollstühle, Elektrorollstühle und Elektromobile. Berlin. Online verfügbar unter https://www.berlincert.de/de/prueflabor/rehabilitation/ISO_7176_Reihe, zuletzt geprüft am 19.12.2022

BetrSichV: Betriebssicherheitsverordnung vom 3. Februar 2015 (BGBl. I S. 49), die zuletzt durch Artikel 7 des Gesetzes vom 27. Juli 2021 (BGBl. I S. 3146) geändert worden ist

BGB: Bürgerliches Gesetzbuch in der Fassung der Bekanntmachung vom 2. Januar 2002 (BGBl. I S. 42, 2909; 2003 I S. 738), das zuletzt durch Artikel 6 des Gesetzes vom 7. November 2022 (BGBl. I S. 1982) geändert worden ist

BGH 4. Zivilsenat, Urteil vom 21.12.1973, Aktenzeichen IV ZR 158/72

BHO: Bundeshaushaltsordnung vom 19. August 1969 (BGBl. I S. 1284), die zuletzt durch Artikel 2 des Gesetzes vom 1. Juli 2022 (BGBl. I S. 1030) geändert worden ist

BKatV: Bußgeldkatalog-Verordnung vom 14. März 2013 (BGBl. I S. 498), die zuletzt durch Artikel 1 der Verordnung vom 13. Oktober 2021 (BGBl. I S. 4688) geändert worden ist

BOKraft: Verordnung über den Betrieb von Kraftfahrunternehmen im Personenverkehr vom 21. Juni 1975 (BGBl. I S. 1573), die zuletzt durch Artikel 1 des Gesetzes vom 16. April 2021 (BGBl. I S. 822) geändert worden ist

Bundesanstalt für Arbeitsschutz und Arbeitsmedizin (BAuA): Gefährdungsbeurteilung. Dortmund. Online verfügbar unter <https://www.baua.de/DE/Themen/Arbeitsgestaltung-im-Betrieb/Gefahrdungsbeurteilung/Gefahrdungsbeurteilung.html>, zuletzt geprüft am 19.12.2022

Bundesministerium für Arbeit und Soziales (BMAS) (2018): Zum Thema Eignungsuntersuchungen. Stand: Oktober 2018. Online verfügbar unter <https://www.bmas.de/SharedDocs/Downloads/DE/Arbeitsschutz/zum-thema-eignungsuntersuchungen.html>, zuletzt geprüft am 19.12.2022

Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV) (2021): Internationale Harmonisierung der technischen Vorschriften für Kraftfahrzeuge. Online verfügbar unter <https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Artikel/StV/Strassenverkehr/internationale-harmonisierung-der-technischen-vorschriften-fuer-kraftfahrzeuge.html>, zuletzt aktualisiert am 15.12.2021, zuletzt geprüft am 19.12.2022

Bundesministerium für Wirtschaft und Klimaschutz (BMWK) (2021): Übersicht und Rechtsgrundlagen auf Bundesebene. Schwellenwerte. Berlin. Online verfügbar unter <https://www.bmwi.de/Redaktion/DE/Artikel/Wirtschaft/vergabe-uebersicht-und-rechtsgrundlagen.html>, zuletzt geprüft am 19.12.2022

BZRG: Bundeszentralregistergesetz in der Fassung der Bekanntmachung vom 21. September 1984 (BGBl. I S. 1229, 1985 I S. 195), das zuletzt durch Artikel 1 des Gesetzes vom 4. Dezember 2022 (BGBl. I S. 2146) geändert worden ist

DGUV – Deutsche Gesetzliche Unfallversicherung e. V. (2018): Kontrolle von Fahrzeugen durch Fahrpersonal. Berlin. (DGUV Grundsatz 314-002)

DGUV – Deutsche Gesetzliche Unfallversicherung e. V. (2018): Kontrolle von Fahrzeugen durch Fahrpersonal. Berlin (DGUV Grundsatz, 314-002)

DGUV – Deutsche Gesetzliche Unfallversicherung e. V. (DGUV) (2019): Sicherungsmaßnahmen bei Pannen-/Unfallhilfe, Bergungs- und Abschlepparbeiten. Berlin (DGUV Information, 214-010)

DGUV Regel 100-001, Mai 2014: Grundsätze der Prävention

DGUV Regel 108-003, April 1994 – aktualisierte Fassung Oktober 2003: Fußböden in Arbeitsräumen und Arbeitsbereichen mit Rutschgefahr

DGUV Vorschrift 1: Unfallverhütungsvorschrift – Grundsätze der Prävention vom November 2013

DGUV Vorschrift 70: Unfallverhütungsvorschrift Fahrzeuge vom 1. Oktober 1990 in der Fassung vom 1. Januar 1997, aktualisierte Fassung 2000

DIN 75078-1 – 2023-01: Kraftfahrzeuge zur Beförderung mobilitätsbehinderter Personen (KMP) – Begriffe, Anforderungen, Prüfung – Teil 1: Fahrzeugeigenschaften und Ausstattungen

DIN 75078-2 – 2015-04: Kraftfahrzeuge zur Beförderung mobilitätsbehinderter Personen (KMP) – Teil 2: Rückhaltesysteme; Begriffe, Anforderungen, Prüfung.

DIN 75078-2 – 2023-01: Kraftfahrzeuge zur Beförderung mobilitätsbehinderter Personen (KMP) – Begriffe, Anforderungen, Prüfung – Teil 2: Rückhaltesysteme

DIN EN 12183 – 2022-12: Muskelkraftbetriebene Rollstühle – Anforderungen und Prüfverfahren; Deutsche Fassung EN 12183:2022

DIN EN 12184 – 2022-12: Elektrorollstühle, Scooter und zugehörige Ladegeräte – Anforderungen und Prüfverfahren; Deutsche Fassung EN 12184:2022

DIN EN 1756-2 – 2009-12: Hubladebühnen – Plattformlifte für die Anbringung an Radfahrzeugen – Sicherheitsanforderungen – Teil 2: Hubladebühnen für Passagiere; Deutsche Fassung EN 1756-2:2004+A1:2009

DIN EN ISO 9999 – 2022-10: Hilfsmittel – Klassifikation und Terminologie (ISO 9999:2022); Deutsche Fassung EN ISO 9999:2022

DVO (EU) 2015/1986: Durchführungsverordnung (EU) 2015/1986 der Kommission vom 11. November 2015 zur Einführung von Standardformularen für die Veröffentlichung von Vergabebekanntmachungen für öffentliche Aufträge und zur Aufhebung der Durchführungsverordnung (EU) Nr. 842/2011

EG-FGV: EG-Fahrzeuggenehmigungsverordnung vom 3. Februar 2011 (BGBl. I S. 126), die zuletzt durch Artikel 33 des Gesetzes vom 27. Juli 2021 (BGBl. I S. 3146) geändert worden ist

Europäische Union: EUR-Lex. Access to European Union Law. Luxemburg. Online verfügbar unter <https://eur-lex.europa.eu/homepage.html>, zuletzt geprüft am 19.12.2022

FeV: Fahrerlaubnis-Verordnung vom 13. Dezember 2010 (BGBl. I S. 1980), die zuletzt durch Artikel 1 der Verordnung vom 18. März 2022 (BGBl. I S. 498) geändert worden ist

Fielitz, K.-H.; Grätz, T. (2021): Personenbeförderungsgesetz. Kommentar zum Personenbeförderungsrecht (PBefG, BOKraft, BOStrab, FreistellungsV, PBZuGV, EU-Vorschriften). 80. Aufl. 2 Bände. Hürth: Luchterhand (2)

FrStllgV: Freistellungs-Verordnung in der im Bundesgesetzblatt Teil III, Gliederungsnummer 9240-1-1, veröffentlichten bereinigten Fassung, die zuletzt durch Artikel 1 der Verordnung vom 4. Mai 2012 (BGBl. I S. 1037) geändert worden ist

FZV: Fahrzeug-Zulassungsverordnung vom 3. Februar 2011 (BGBl. I S. 139), die zuletzt durch Artikel 3 der Verordnung vom 24. Juni 2022 (BGBl. I S. 986) geändert worden ist

GWB: Gesetz gegen Wettbewerbsbeschränkungen in der Fassung der Bekanntmachung vom 26. Juni 2013 (BGBl. I S. 1750, 3245), das zuletzt durch Artikel 2 des Gesetzes vom 19. Juli 2022 (BGBl. I S. 1214) geändert worden ist

GKV-Spitzenverband (2018): Hilfsmittelverzeichnis. Produktgruppe: 18 – Kranken-/Behindertenfahrzeuge. Berlin. Online verfügbar unter <https://hilfsmittel.gkv-spitzenverband.de/home/verzeichnis/97ae20d2-e9dc-490b-996f-8a804dfeaca9>, zuletzt aktualisiert am 18.11.2018, zuletzt geprüft am 19.12.2022

ISO 10542-1 – 2012-10: Technical systems and aids for disabled or handicapped persons - Wheelchair tiedown and occupant-restraint systems – Part 1: Requirements and test methods for all systems (Technische Systeme und Hilfsmittel für behinderte oder benachteiligte Menschen - Rollstuhlbefestigungs- und Insassenrückhaltesysteme – Teil 1: Anforderungen und Prüfmethode für alle Systeme)

ISO 10542-1/Cor. 1 – 2013-09: Technical systems and aids for disabled or handicapped persons – Wheelchair tiedown and occupant-restraint systems – Part 1: Requirements and test methods for all systems; Technical Corrigendum 1. (Technische Systeme und Hilfsmittel für behinderte oder benachteiligte Menschen – Rollstuhlbefestigungs- und Insassenrückhaltesysteme – Teil 1: Anforderungen und Prüfmethode für alle Systeme)

ISO 16840-4 – 2009-03: Wheelchair seating – Part 4: Seating systems for use in motor vehicles

ISO 7176-19 – 2022-04: Rollstühle – Teil 19: Rollstühle zur Verwendung als Sitze in Kraftfahrzeugen

KG Berlin Vergabesenat, Beschluss vom 31.07.2017, Aktenzeichen Verg 6/17

KomHVO NRW: Verordnung über das Haushaltswesen der Kommunen im Land Nordrhein-Westfalen (Kommunalhaushaltsverordnung Nordrhein-Westfalen – KomHVO NRW) vom 12. Dezember 2018, zuletzt geändert durch Verordnung vom 9. Dezember 2021 (GV. NRW. S. 1442)

LG Landau (Pfalz) 2. Zivilkammer, Urteil vom 26.05.2011, Aktenzeichen 2 O 117/10

Medizinprodukte der Klasse I. Übersetzt im Auftrag des Ministeriums für Soziales und Integration Baden-Württemberg für das Forum Gesundheitsstandort Baden-Württemberg (MDCG 2019-15). Online verfügbar unter https://www.johner-institut.de/blog/wp-content/uploads/2020/04/MDCG_2019-15_Leitfaden_fuer_Hersteller_von_Medizinprodukten_der_Klasse_I_1.pdf, zuletzt geprüft am 19.12.2022

OLG Düsseldorf, Beschluss vom 04.05.2009, Aktenzeichen VII-Verg 68/08

OLG Düsseldorf, Beschluss vom 14.09.2016, Aktenzeichen VII – Verg 14/16

OLG München, Beschluss vom 02.06.2016, Aktenzeichen Verg 15/15

OLG Zweibrücken, Urteil vom 01.10.2012, Aktenzeichen 7 U 252/11

PBefG: Personenbeförderungsgesetz in der Fassung der Bekanntmachung vom 8. August 1990 (BGBl. I S. 1690), das zuletzt durch Artikel 1 des Gesetzes vom 16. April 2021 (BGBl. I S. 822) geändert worden ist

UNECE R 14.07: Regelung Nr. 14 der Wirtschaftskommission der Vereinten Nationen für Europa (UN/ECE) – Einheitliche Bedingungen für die Genehmigung der Fahrzeuge hinsichtlich der Sicherheitsgurtverankerungen, der ISOFIX-Verankerungssysteme und der Verankerungen für den oberen ISOFIX-Haltegurt. Fundstelle: ABl. L 109 vom 28.04.2011, S. 1.

UNECE R 16.06: Regelung Nr. 16 der Wirtschaftskommission der Vereinten Nationen für Europa (UNECE) – Einheitliche Bedingungen für die Genehmigung von: I. Sicherheitsgurten, Rückhaltesystemen, Kinderrückhaltesystemen und ISOFIX-Kinderrückhaltesystemen für Kraftfahrzeuginsassen. II. Fahrzeugen mit Sicherheitsgurten, Sicherheitsgurt-Warneinrichtungen, Rückhaltesystemen, Kinderrückhaltesystemen und ISOFIX-Kinderrückhaltesystemen sowie i-Size-Kinderrückhaltesystemen [2018/629]. Fundstelle: ABl. L 109 vom 27.04.2018, S. 1.

Rehadat (2022): GKV-Hilfsmittelverzeichnis. Produktart (1000-1999 Elektromobile, 4-rädrig), Info zur Produktart – Indikation. Köln. Online verfügbar unter <https://www.rehadat-gkv.de/info/index.html?pgnr=18&aonr=51&ugnr=5&panr=1&painfo=true>, zuletzt geprüft am 19.12.2022.

RL 2007/46/EG: Richtlinie 2007/46/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 5. September 2007 zur Schaffung eines Rahmens für die Genehmigung von Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern sowie von Systemen, Bauteilen und selbstständigen technischen Einheiten für diese Fahrzeuge (Rahmenrichtlinie)

RL 2014/24/EU: Richtlinie 2014/24/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 26. Februar 2014 über die öffentliche Auftragsvergabe und zur Aufhebung der Richtlinie 2004/18/EG

RL 2014/25/EU: Richtlinie 2014/25/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 26. Februar 2014 über die Vergabe von Aufträgen durch Auftraggeber im Bereich der Wasser-, Energie- und Verkehrsversorgung sowie der Postdienste und zur Aufhebung der Richtlinie 2004/17/EG

RL 93/42/EWG: Richtlinie 93/42/EWG des Rates vom 14. Juni 1993 über Medizinprodukte

RL (EU) 2019/1161: Richtlinie (EU) 2019/1161 des Europäischen Parlamentes und des Rates vom 20. Juni 2019 zur Änderung der Richtlinie 2009/33/EG über die Förderung sauberer und energieeffizienter Straßenfahrzeuge

SaubFahrzeugBeschG: Saubere-Fahrzeuge-Beschaffungs-Gesetz vom 9. Juni 2021 (BGBl. I S. 1691)

SektVO: Sektorenverordnung vom 12. April 2016 (BGBl. I S. 624, 657), die zuletzt durch Artikel 3 des Gesetzes vom 9. Juni 2021 (BGBl. I S. 1691) geändert worden ist

SORG Rollstuhltechnik GmbH + Co. KG (2015): Crash Test ISO 7176-19. Die crash getesteten Rollstühle von SORG. Oberhausen.

Stabel, S.; Wilhelm, M. (2015): Sichere Beförderung von Menschen mit Behinderungen. Erstveröffentlichung 06/2008, Stand 06/2015. Erstveröffentlichung 06/2008, Stand

06/2015. Berufsgenossenschaft für Gesundheitsdienst und Wohlfahrtspflege (BGW).
Hamburg.

StVG: Straßenverkehrsgesetz in der Fassung der Bekanntmachung vom 5. März 2003 (BGBl. I S. 310, 919), das zuletzt durch Artikel 1 des Gesetzes vom 12. Juli 2021 (BGBl. I S. 3108) geändert worden ist

StVO: Straßenverkehrs-Ordnung vom 6. März 2013 (BGBl. I S. 367), die zuletzt durch Artikel 13 des Gesetzes vom 12. Juli 2021 (BGBl. I S. 3091) geändert worden ist

StVZO: Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung vom 26. April 2012 (BGBl. I S. 679), die zuletzt durch Artikel 11 des Gesetzes vom 12. Juli 2021 (BGBl. I S. 3091) geändert worden ist

Thüringer OLG, Beschluss vom 18.07.2006, Aktenzeichen 1 Ss 111/06

TÜV-Verband e. V. (2021): Sicherheit im Kranken- und Behindertentransfer. Kriterien.
Berlin. Online verfügbar unter <http://www.sicherer-kranken-und-behindertentransfer.de/kriterien>, zuletzt geprüft am 21.12.2021

TVgG NRW: Gesetz über die Sicherung von Tariftreue und Mindestlohn bei der Vergabe öffentlicher Aufträge (Tariftreue- und Vergabegesetz Nordrhein-Westfalen – TVgG NRW) zuletzt geändert durch Artikel 2 des Gesetzes vom 22. März 2018 (GV. NRW. S. 172)

UVgO: Verfahrensordnung für die Vergabe öffentlicher Liefer- und Dienstleistungsaufträge unterhalb der EU-Schwellenwerte (Unterschwellenvergabeordnung – UVgO) – Ausgabe 2017 vom 2. Februar 2017. Fundstelle: BanZ AT 07.02.2017, B 1.

Verband der TÜV e. V. (VdTÜV) (2013): Rechtssichere Beförderung von Rollstuhlfahrerinnen und Rollstuhlfahrern. Positionspapier des Runden Tisches „Sichere Mobilität für Menschen mit Behinderung“. Stand 19.1.2013

Vergabekammer Münster, Beschluss vom 21.09.2016, Aktenzeichen VK 1 – 30/16

Vergabekammer Westfalen, Beschluss vom 21.09.2016, Aktenzeichen VK 1 – 30/16

VgV: Vergabeverordnung vom 12. April 2016 (BGBl. I S. 624), die zuletzt durch Artikel 2 des Gesetzes vom 9. Juni 2021 (BGBl. I S. 1691) geändert worden ist

VK Niedersachsen (Vergabekammer), Beschluss vom 29.09.2010, Aktenzeichen VgK-45/2010

VO (EG) Nr. 1071/2009: Verordnung (EG) Nr. 1071/2009 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 21. Oktober 2009 zur Festlegung gemeinsamer Regeln für die Zulassung zum Beruf des Kraftfahrverkehrsunternehmens und zur Aufhebung der Richtlinie 96/26/EG des Rates

VO (EG) Nr. 1370/2007: Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. Oktober 2007 über öffentliche Personenverkehrsdienste auf Schiene und Straße und zur Aufhebung der Verordnung (EWG) Nr. 1191/69 und (EWG) Nr. 1107 des Rates

VO (EU) Nr. 130/2012: Verordnung (EU) Nr. 130/2012 der Kommission vom 15. Februar 2012 über die Typgenehmigung für Kraftfahrzeuge hinsichtlich des Einstiegs ins Fahrzeug und der Manöviereigenschaften und zur Durchführung der Verordnung (EG) Nr. 661/2009 des Europäischen Parlaments und des Rates über die Typgenehmigung von Kraftfahrzeugen, Kraftfahrzeuganhängern und von Systemen, Bauteilen und selbstständigen technischen Einheiten für diese Fahrzeuge hinsichtlich ihrer allgemeinen Sicherheit

VO (EU) 214/2014: Verordnung (EU) Nr. 214/2014 der Kommission vom 25. Februar 2014 zur Änderung der Anhänge II, IV, XI, XII und XVIII der Richtlinie 2007/46/EG des Europäischen Parlaments und des Rates zur Schaffung eines Rahmens für die Genehmigung von Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern sowie von Systemen, Bauteilen und selbstständigen technischen Einheiten für diese Fahrzeuge

VO (EU) Nr. 661/2009: Verordnung (EG) Nr. 661/2009 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 13. Juli 2009 über die Typgenehmigung von Kraftfahrzeugen, Bauteilen und selbstständigen technischen Einheiten Kraftfahrzeuganhängern und von Systemen, für diese Fahrzeuge hinsichtlich ihrer allgemeinen Sicherheit

VO (EU) 2017/745: Verordnung (EU) 2017/745 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 5. April 2017 über Medizinprodukte, zur Änderung der Richtlinie 2001/83/EG, der Verordnung (EG) Nr. 178/2002 und der Verordnung (EG) Nr. 1223/2009 und zur Aufhebung der Richtlinien 90/385/EWG und 93/42/EWG des Rates, geändert durch Richtlinie (EU) 2020/561 (konsolidierte Fassung vom 24.4.2020)

VO (EU) 2018/858: Verordnung (EU) 2018/858 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 30. Mai 2018 über die Genehmigung und die Marktüberwachung von Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern sowie von Systemen, Bauteilen und selbstständigen technischen Einheiten für diese Fahrzeuge, zur Änderung der Verordnungen (EG) Nr. 715/2007 und (EG) Nr. 595/2009 und zur Aufhebung der Richtlinie 2007/46/EG

VO (EU) 2019/2144: Verordnung (EU) 2019/2144 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 27. November 2019 über die Typgenehmigung von Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern sowie von Systemen, Bauteilen und selbstständigen technischen Einheiten für diese Fahrzeuge im Hinblick auf ihre allgemeine Sicherheit und den Schutz der Fahrzeuginsassen und von ungeschützten Verkehrsteilnehmern, zur Änderung der Verordnung (EU) 2018/858 des Europäischen Parlaments und des Rates und zur Aufhebung der Verordnungen (EG) Nr. 78/2009, (EG) Nr. 79/2009 und (EG) Nr. 661/2009 des Europäischen Parlaments und des Rates sowie der Verordnungen (EG) Nr. 631/2009, (EU) Nr. 406/2010, (EU) Nr. 672/2010, (EU) Nr. 1003/2010, (EU) Nr. 1005/2010, (EU) Nr. 1008/2010, (EU) Nr. 1009/2010, (EU) Nr. 19/2011, (EU) Nr. 109/2011, (EU) Nr. 458/2011, (EU) Nr. 65/2012, (EU) Nr. 130/2012, (EU) Nr. 347/2012, (EU) Nr. 351/2012, (EU) Nr. 1230/2012 und (EU) 2015/166 der Kommission. Fundstelle: ABl. (EU) L 325 vom 16.12.2019, S. 1.

VOL/A: Vergabe- und Vertragsordnung für Leistungen – Teil A (VOL/A) vom 20. November 2009

Weege, R.-D.; Kraft, M. (2015): Rollstühle. In: Marc Kraft und Catherine Disselhorst-Klug (Hg.): Rehabilitationstechnik. Berlin: De Gruyter (Biomedizinische Technik, 10), S. 213–277

Weyer, C. van de (2019): Fahr-, Steuer- und Überwachungstätigkeiten: Alles Wissenswerte zur G 25-Untersuchung. Haufe-Lexware GmbH & Co. KG. Freiburg. Online verfügbar unter https://www.haufe.de/arbeitschutz/sicherheit/g-25-untersuchung-fuer-fahr-steuer-und-ueberwachungstaetigkeiten_96_503220.html, zuletzt aktualisiert am 06.11.2019, zuletzt geprüft am 19.12.2022

Wilhelm, M. (o. J.): Rollstuhlsicherung in Fahrzeugen. Erhöhte Sicherheit bei der Beförderung von Menschen mit Behinderungen im Rollstuhl durch Einsatz von Kraftknotensystemen. Berufsgenossenschaft für Gesundheitsdienst und Wohlfahrtspflege (BGW). Hamburg.

ZustVO-ÖSPV-EW: Verordnung über die Zuständigkeiten auf den Gebieten des öffentlichen Straßenpersonenverkehrs und Eisenbahnwesens (ZustVO-ÖSPV-EW) vom 25. Juni 2015, in Kraft getreten am 4. Juli 2015 (GV. NRW. S. 504)

Bilder

Bild 2-1: Beispiele für einen muskelkraftbetriebenen Rollstuhl (links) und einen Elektrorollstuhl (rechts) (Quelle: MEYRA GmbH)	21
Bild 2-2: Beispiel für ein Elektromobil (Quelle: MEYRA GmbH)	21
Bild 3-1: Fahrzeug im Schüler-Spezialverkehr mit Schulbus-Schild gemäß BOKraft an der Stirnseite sowie Linienbezeichnung (Foto: Dominik Schmitz/LVR-ZMB)	29
Bild 3-2: Dynamische Testanlage zur Überprüfung von Anforderungen an Rollstühle gemäß DIN 75078-2 oder ISO 7176-19 (Foto: Boenke).....	33
Bild 3-3: Plakette für die Kennzeichnung der Befestigungspunkte für das RRS am Rollstuhl (Quelle: MEYRA GmbH)	35
Bild 3-4: Symbol für Rollstühle, die nicht für den Gebrauch als Sitz in einem Kraftfahrzeug geeignet sind (Quelle: BAST).....	35
Bild 4-1: Entscheidungshilfen bezüglich der Beförderung von Personen mit Rollstuhl in einem Kraftfahrzeug.....	44
Bild 4-2: Rampe an einem Fahrzeug mit Heckausschnitt (Foto: PARAVAN GmbH)	47
Bild 4-3: Linearlift in abgesenkter Arbeitsstellung (links) und in Fahrstellung (rechts) (Fotos: AMF-Bruns GmbH & Co. KG)	49
Bild 4-4: Schwenklift in angehobener Betriebsstellung zur Seite geschwenkt (links) und in angehobener Arbeitsstellung (rechts) (Fotos: AMF-Bruns GmbH & Co. KG)	49
Bild 4-5: Plattform mit Abrollsicherung in Betriebsposition (Foto: BGW/Eva Haeberle)..	50
Bild 4-6: Beispiel für eine elektrisch ausfahrbare Trittstufe in Lochblechausführung (Foto: MobilTec GmbH, Bingen)	52
Bild 4-7: Beispiel für eine manuell zu betätigende Klapptrittstufe, eingeklappt (links) und ausgeklappt (rechts) (Fotos: FES Innovations GmbH)	52
Bild 4-8: Visuell kontrastierende Haltegriff am Seiteneinstieg eines KMP (Foto: MobilTec GmbH, Bingen)	53
Bild 4-9: Aufstellung des Rollstuhls mit darin sitzender Person für die Beförderung in Fahrzeugen der Klasse M1 – Prinzipskizze (Grafik: STUVA)	53
Bild 4-10: Einzuhaltende Freiräume nach hinten und vorne sowie Kopfhöhe im Sitzen für Rollstuhlsinsassen im Fahrzeug nach ISO 10542-1 (Grafik: STUVA)	55
Bild 4-11: Seitliche Freiräume für Rollstuhlsinsassen im Fahrzeug nach ISO 10542-1 (Grafik: STUVA)	55
Bild 4-12: Aufbewahrungsbox für Elemente der Rückhaltesysteme mit Kurzanleitung für die Sicherung auf der Box (Fotos: Boenke)	56
Bild 4-13: Schulterstraggurt mit oberem Verankerungspunkt in einem KMP (Foto: Boenke)	57

Bild 4-14: Kraftknotenadapter mit Schwerlastöse an einem Rollstuhl (Foto: AMF Bruns GmbH & Co. KG)	59
Bild 4-15: Bestandteile eines kombinierten IRS und RRS nach DIN 75078-2 mit Kraftknoten (links) und nach ISO 10542-1 (rechts) – Schema (Quelle: BAST)	59
Bild 4-16: Submarining-Effekt: Vermieden durch korrekte Beckengurtlage bei Sicherung nach DIN 75078-2, Gefahr des Durchtauchens unter dem Beckengurt bei Sicherung nach ISO 10542-1 (Quelle: BAST)	60
Bild 4-17: Unterschiedliche Befestigungssysteme zur Sicherung von Rollstühlen in Kraftfahrzeugen (Fotos: Hermann Schnierle GmbH)	61
Bild 4-18: Verbinden des Rollstuhl-Rückhaltesystems mittels Gurtschleife und Öse am Kraftknoten (Fotos: AMF Bruns GmbH & Co. KG)	61
Bild 4-19: Kombinierte Kopf- und Rückenstütze mit integriertem Schulterschräggurt in einem KMP (Quelle: MobilTec GmbH, Bingen).....	64
Bild 5-1: Hierarchie des TOP-Prinzips zur Umsetzung von Schutzmaßnahmen (Grafik: STUVA)	71
Bild 5-2: Schritte bei der Gefährdungsbeurteilung (Quelle: BGW)	72
Bild 5-3: Prüfprinzip WOLKEN für die Fahrzeugwartung (Grafik: STUVA)	75
Bild 5-4: Beispiel für Handlungsanweisung (Aufkleber) für die korrekte Aufstellung eines Rollstuhlnutzenden im Fahrzeug zur richtigen Verwendung des Schulterschräggurts (Quelle: BAST/Logo sowie QR-Code mit Link zur BAST-Webseite beispielhaft eingefügt.)	77
Bild 5-5: Beispiel für einen koordinierten Ein- bzw. Ausstieg an einer Werkstatt für Menschen mit Behinderungen (Foto: Boenke)	80
Bild 6-1: Überblick über die Rechtsgrundlagen des Vergaberechts (Grafik: CBH Rechtsanwälte 2022)	86
Bild 6-2: Die vier wesentlichen Phasen eines Vergabeverfahrens (Grafik: CBH Rechtsanwälte)	92
Bild 6-3: Eignungskriterien und Zuschlagskriterien	99
Bild 6-4: Die vier Phasen zur Prüfung und Wertung von Angeboten (Grafik: CBH Rechtsanwälte)	106
Bild 6-5: Überblick über die Eignungsprüfung mit Prüf- und Eignungskriterien (Grafik: CBH Rechtsanwälte).....	107

Tabellen

Tab. 5-1: Durchführung einer Gefährdungsbeurteilung	72
Tab. 5-2: Kriterien für ein Qualitätsmanagement – Beispiele (Auszug aus den Listen für drei Unternehmensbereiche) (TÜV-Verband e. V. 2021)	83
Tab. 6-1: Schwellenwerte für europaweite Vergaben in den Jahren 2022/2023 (Bundesministerium für Wirtschaft und Klimaschutz 2021).....	87
Tab. A 1: Relevanz allgemeiner und spezieller Anforderungen bezogen auf unterschiedliche Kraftfahrzeugtypen im Überblick (vgl. Anhang B DIN 75078-1:2023-01)	129
Tab. D 1: Kriterien für die Bewertung der Unternehmensorganisation (TÜV-Verband e. V. 2021)	136
Tab. D 2: Kriterien für die Bewertung des Fahrpersonals (TÜV-Verband e. V. 2021).....	137
Tab. D 3: Kriterien für die Bewertung der Fahrzeuge (TÜV-Verband e. V. 2021)	138

Anhang

Anhang A: Technische Anforderungen an Kraftfahrzeuge zur Beförderung von Menschen mit Mobilitätseinschränkungen

Allgemeine Anforderungen		Kurzbeschreibung der Anforderung	Fahrzeugtyp A	Fahrzeugtyp B1	Fahrzeugtyp B2	Fahrzeugtyp C
Anforderung						
Sitze des Kfz einschließlich Fahrersitzplatz und Rollstuhlplätzen	Höchstzahl an Sitzplätzen		max. 9	max. 7	max. 9	max. 9
Rollstuhlplätze des Kfz	Rollstuhlplätze vorhanden oder verzichtbar		0	max. 1	max. 1	mehr als 1
Klimatisierung	Eine Klimaanlage sollte im Fahrgastraum vorhanden sein.		erforderlich	erforderlich	erforderlich	erforderlich
Ersatzrad	Das mitzuführende Ersatzrad oder Reifenreparaturset muss ohne Behinderung von Fahrgästen, ausgenommen Beifahrer, zugänglich sein.		erforderlich	erforderlich	erforderlich	erforderlich
Betriebsicherheit im Fahrgastraum	Vertiefungen im Boden des Fahrgastraumes sowie in den Fahrgastraum ragende Teile oder Einbauten sind so zu gestalten, dass sie keine unmittelbare Gefahr bilden.		erforderlich	erforderlich	erforderlich	erforderlich
Fahrgastsitze	Nur zugelassene Kraftfahrzeugsitze (M1) nach der Verordnung (EU) 2018/858 sowie Rollstühle.		erforderlich (keine Rollstühle)	erforderlich	erforderlich	erforderlich
Fenster	Die Fensterflächen des Fahrgastraumes müssen den Fahrgästen rundum Ausblick erlauben. Die Seitenfenster und die Heckscheiben müssen mit Wärmedämmglas ausgestattet sein.		erforderlich	erforderlich	erforderlich	erforderlich
Innenverkleidung	Decke und Innenwände des Fahrgastraumes, einschließlich der Türen, müssen verkleidet sein. Die verwendeten Werkstoffe müssen leicht zu pflegen und zu reinigen sein.		erforderlich	erforderlich	erforderlich	erforderlich
rutschhemmender Fußbodenbelag	Die Rutschhemmung des Fußbodenbelags muss der Bewertungsgruppe von mindestens R 10 nach DGUV Regel 108-003:2003-10 entsprechen. Die verwendeten Werkstoffe müssen leicht zu pflegen und zu reinigen sein.		erforderlich	erforderlich	erforderlich	erforderlich
Hecktüren	Hecktüren müssen einen Öffnungswinkel von mindestens 90° haben. Anzuströben ist ein Öffnungswinkel von 270°. Die Türen müssen im geöffneten Zustand feststellbar sein.		erforderlich	erforderlich	erforderlich	erforderlich
Lackierung	Die Außenlackierung des Aufbaus sollte aus sicherheitstechnischen Gründen in einer hellen Farbe ausgeführt sein.		erforderlich	erforderlich	erforderlich	erforderlich
Autoradio	Die Kraftfahrzeuge müssen mit einem Autoradio ausgerüstet sein.		erforderlich	erforderlich	erforderlich	erforderlich
Betriebsanleitung	Dem Kraftfahrzeug sind die erforderlichen Betriebsanleitungen für das Kraftfahrzeug und sonstige Zusatzeinrichtungen beizulegen.		erforderlich	erforderlich	erforderlich	erforderlich
Aufbewahrung der Rückhaltesysteme	Rückhaltesysteme, die nicht verwendet werden, müssen im Kraftfahrzeug so befestigt werden, dass während der Fahrt oder im Falle eines Unfalls keine Gefahr durch Herabfallen usw. besteht und sie sicher verstaut sind. Dazu sind separate Aufbewahrungsmöglichkeiten vorzusehen (Zug-/Druckprüfung mit der 20-fachen Gewichtskraft).		erforderlich	erforderlich	erforderlich	erforderlich
zusätzliche Blinkleuchten	Kraftfahrzeuge sind im oberen Heckbereich zwei zusätzliche, gut sichtbare Blinkleuchten anzubringen, die gemeinsam mit den übrigen Blinkleuchten als Warnanlage geschaltet sind.		erforderlich	erforderlich	erforderlich	erforderlich
Übereinstimmungszertifikat	Die Übereinstimmung des Kraftfahrzeugs mit den jeweiligen Abschnitten der Norm ist vom Aufbauhersteller mittels Übereinstimmungszertifikat zu bescheinigen.		erforderlich	erforderlich	erforderlich	erforderlich

Tab. A 1: Relevanz allgemeiner und spezieller Anforderungen bezogen auf unterschiedliche Kraftfahrzeugtypen im Überblick (vgl. Anhang B DIN 75078-1:2023-01)

Anforderung	Kurzbeschreibung der Anforderung	Fahrzeugtyp A	Fahrzeugtyp B1	Fahrzeugtyp B2	Fahrzeug C
Heizung	Eine Heizung für den Fahrgastraum muss vorhanden sein.	zweiter Wärmetauscher muss vorhanden sein	erforderlich	zweiter Wärmetauscher muss vorhanden sein	zusätzliche motorunabhängige Heizung für den Fahrgastraum muss vorhanden sein
zusätzliche Innenbeleuchtung		nicht erforderlich	nicht erforderlich	nicht erforderlich	mit mindestens zwei Innenleuchten von jeweils mindestens 100 lx (gemessen am Fahrzeugboden, direkt unter der Lichtquelle) auszustatten. Durch geeignete Maßnahmen ist eine Blendwirkung des Fahrers zu vermeiden. Einsteigsbereiche in den Fahrgastraum müssen mit mindestens 100 lx beleuchtet sein, ohne den Einsteigenden zu blenden.
Trittschutz an den Seitenwänden		nicht erforderlich	nicht erforderlich	nicht erforderlich	min. 200 mm hoher Trittschutz
lichte Innenhöhe	über dem Rollstuhlplatz des Fahrzeuges im Kopfbereich (bezogen auf die Sitzposition) der rollstuhlgelassenen Person	nicht erforderlich	min. 1.400 mm	min. 1.400 mm	min. 1.800 mm
Höhe der hinteren Tür bzw. Heckklappe		nicht erforderlich	min. 1.400 mm	min. 1.400 mm	nicht erforderlich
Heckausschnitt	konstruktive Änderung im Heckbereich des Kraftfahrzeugs zur Herstellung eines Rollstuhlplatzes mit ausreichender lichten Innenhöhe	nicht erforderlich	Die Breite des Heckausschnitts (Stellplatz für den Rollstuhl) muss mindestens der vorgeschriebenen Rampenbreite entsprechen. Die Länge der befahrbaren Fläche, gemessen vom Rampeabschluss, muss mindestens 1.300 mm betragen.	Wenn ein Typ B2 Fahrzeug über einen Heckausschnitt verfügt, so muss die Breite der Vertiefung mindestens die der jeweils vorgeschriebenen Rampenbreite sein. Die Länge der befahrbaren Fläche, gemessen vom Rampeabschluss, muss mindestens 1.300 mm betragen.	nicht erforderlich
Breite der hinteren Tür bzw. Heckklappe		nicht erforderlich	min. 780 mm	min. 900 mm	min. 900 mm (nur Türen)
Einfahrbereich/Boden im Fahrgastraum		nicht erforderlich	nicht erforderlich	nicht erforderlich	Aus rangiertechnischen Gründen und um das Gehen im Fahrgastraum nicht durch hervorsteckende Teile zu behindern, muss der Fahrzeugboden eben sein (ausgenommen Radkästen).

spezielle Anforderungen

Tab. A 1: Fortsetzung

	Anforderung	Kurzbeschreibung der Anforderung	Fahrzeugtyp A	Fahrzeugtyp B1	Fahrzeugtyp B2	Fahrzeug C
	Trittstufen zum Fahrgastraum	<p>Trittstufen müssen eine Tiefe von mindestens 150 mm aufweisen. Die Trittstufe sollte den Einstiegsbereich (lichter Durchgang) vollständig, muss aber mindestens 70 % des Einstiegsbereiches (lichten Durchgangs) abdecken.</p> <p>Bei innen und außen liegenden Trittstufen muss die Rutschhemmung mindestens der Bewertungsgruppe R11 nach DGUV Regel 108-003:2003-10 entsprechen. Klappbare Trittstufen dürfen im Innenraum keine Stolperstelle darstellen.</p> <p>Ungeschützte außen liegende Trittstufen müssen als Gitterroste oder Lochbleche ausgeführt sein. Lochbleche müssen bei einem Bohrungsdurchmesser von 11,5 mm eine Lochdichte von mindestens 100 Bohrungen je qm aufweisen.</p> <p>In einer Kasette geschützte außen liegende Trittstufen sollten als Gitterroste oder Lochbleche ausgeführt sein.</p>	ab Einstiegs- höhe > 340 mm sind fahrzeug- gebundene Trittstufen erforderlich	nicht erforderlich	ab Einstiegs- höhe > 340 mm sind fahrzeug- gebundene Trittstufen erforderlich	ab Einstiegs- höhe > 340 mm sind fahrzeuggebundene Trittstufen erforderlich
	Haltegriffe oder -stangen	An der Türöffnung des Kraftfahrzeugs sind Haltegriffe/-stangen erforderlich. Sie müssen eine statische Belastung von mindestens 1.000 N aufnehmen können.	erforderlich	nicht erforderlich	erforderlich	erforderlich
	Rampen		nicht erforderlich	nur möglich, wenn zu überwindende Höhe nicht mehr als 300 mm	bei Kraftfahrzeugen ohne Heckausschnitt nur möglich, wenn zu überwindende Höhe nicht mehr als 400 mm sowie bei Kraftfahrzeugen mit Heckausschnitt nur möglich, wenn zu über- windende Höhe nicht mehr als 300 mm	nur möglich, wenn zu überwindende Höhe nicht mehr als 400 mm
	Rampenbreite		nicht erforderlich	min. 750 mm	bei Kraftfahrzeugen mit Heckausschnitt 750 mm, bei Kraftfahrzeugen ohne Heckausschnitt 800 mm	min. 800 mm
	maximale Steigung der Rampe	gemessen zur horizontalen Fahrzeugebene	nicht relevant	max. 20 %	max. 20 %	max. 20 %
	Hebepattform	Hebepattformen müssen DIN EN 1756-2:2009-12 entsprechen. Im Bereich der Hebepattform muss eine Betriebsanleitung in Kurzfassung angebracht sein.	nicht erforderlich	nicht erforderlich	möglich	möglich
	Rollstuhlrückhaltesysteme	Rollstuhlrückhaltesystem nach DIN 75078-2:2021-03. Eine Betriebsanleitung in Kurzfassung für das Rollstuhlrückhaltesystem nach DIN 75078-2:2021-03 ist mitzuführen.	nicht erforderlich	erforderlich	erforderlich	erforderlich
	Insassenrückhaltesystem	Als Teil des Insassenrückhaltesystems ist ein Schulterschräggurt nach DIN 75078-2:2021-03 erforderlich.	nicht erforderlich	erforderlich	erforderlich	erforderlich

Tab. A 1: Fortsetzung

Anhang B: Muster für die Übertragung von Unternehmerpflichten⁴⁵

Herrn/Frau: _____	
werden für den Betrieb/die Abteilung: _____	
des Unternehmens: _____	
(Name und Anschrift des Unternehmens)	

die dem Unternehmer hinsichtlich der Verhütung von Arbeitsunfällen, Berufskrankheiten und arbeitsbedingten Gesundheitsgefahren obliegenden Pflichten übertragen, in eigener Verantwortung	
<ul style="list-style-type: none">• die Aufgabenerledigung zu kontrollieren*)• die Gefährdungsbeurteilung durchzuführen*)• die Unterweisungen durchzuführen und zu dokumentieren*)• mit besonderen Funktionsträgern wie Betriebsarzt und Fachkraft für Arbeitssicherheit zusammenzuarbeiten*)• den Arbeitsschutz zu kommunizieren*)• die arbeitsmedizinische Vorsorge zu organisieren*)• Sicherheit und Gesundheitsschutz bei Planung und Beschaffung zu berücksichtigen*)• Fremdfirmen einzubinden und zu informieren*)• zeitlich befristet Beschäftigte zu integrieren*)• Notfallmaßnahmen/Erste Hilfe zu organisieren*)	
Sonstige/weitere Aufgaben:	

Dazu gehören insbesondere: _____	

<i>(Notwendige Konkretisierungen der Aufgaben und Befugnisse erfolgen im Anhang)</i>	
_____	_____
Ort	Datum
_____	_____
Unterschrift des Unternehmers	Unterschrift der beauftragten Person
*) nichtzutreffendes streichen	
Rückseite beachten!	

⁴⁵ © DGUV Regel 100-001

Vor Unterzeichnung beachten!

§ 9 des Gesetzes über Ordnungswidrigkeiten:

„(1) Handelt jemand

1. als vertretungsberechtigtes Organ einer juristischen Person oder als Mitglied eines solchen Organs,
2. als vertretungsberechtigter Gesellschafter einer rechtsfähigen Personengesellschaft oder
3. als gesetzlicher Vertreter eines anderen

so ist ein Gesetz, nach dem besondere persönliche Eigenschaften, Verhältnisse oder Umstände (besondere persönliche Merkmale) die Möglichkeit der Ahndung begründen, auch auf den Vertreter anzuwenden, wenn diese Merkmale zwar nicht bei ihm, aber bei dem Vertretenen vorliegen.

(2) Ist jemand von dem Inhaber eines Betriebes oder einem sonst dazu Befugten

1. beauftragt, den Betrieb ganz oder zum Teil zu leiten, oder
2. ausdrücklich beauftragt, in eigener Verantwortung Aufgaben wahrzunehmen, die dem Inhaber des Betriebes obliegen,
und handelt er auf Grund dieses Auftrages, so ist ein Gesetz, nach dem besondere persönliche Merkmale die Möglichkeit der Ahndung begründen, auch auf den Beauftragten anzuwenden, wenn diese Merkmale zwar nicht bei ihm, aber bei dem Inhaber des Betriebes vorliegen. Dem Betrieb im Sinne des Satzes 1 steht das Unternehmen gleich. Handelt jemand auf Grund eines entsprechenden Auftrages für eine Stelle, die Aufgaben der öffentlichen Verwaltung wahrnimmt, so ist Satz 1 sinngemäß anzuwenden.

(3) Die Absätze 1 und 2 sind auch dann anzuwenden, wenn die Rechtshandlung, welche die Vertretungsbefugnis oder das Auftragsverhältnis begründen sollte, unwirksam ist.“

§ 13 Absatz 2 Arbeitsschutzgesetz (ArbSchG):

„Der Arbeitgeber kann zuverlässige und fachkundige Personen schriftlich damit beauftragen, ihm obliegende Aufgaben nach diesem Gesetz in eigener Verantwortung wahrzunehmen.“

§ 15 Absatz 1 Nummer 1 Siebtes Buch Sozialgesetzbuch (SGB VII):

„(1) Die Unfallversicherungsträger erlassen als autonomes Recht Unfallverhütungsvorschriften über

1. Einrichtungen, Anordnungen und Maßnahmen, welche die Unternehmer zur Verhütung von Arbeitsunfällen, Berufskrankheiten und arbeitsbedingten Gesundheitsgefahren zu treffen haben, sowie die Form der Übertragung dieser Aufgaben auf andere Personen,
2. ...“

§ 13 der Unfallverhütungsvorschrift „Grundsätze der Prävention“ (DGUV Vorschrift 1):

„Der Unternehmer kann zuverlässige und fachkundige Personen schriftlich damit beauftragen, ihm nach Unfallverhütungsvorschriften obliegende Aufgaben in eigener Verantwortung wahrzunehmen. Die Beauftragung muss den Verantwortungsbereich und Befugnisse festlegen und ist vom Beauftragten zu unterzeichnen. Eine Ausfertigung der Beauftragung ist ihm auszuhändigen.“

Anhang C: Beispiel für eine Musterbetriebsanweisung – hier Schwenklift⁴⁶

Arbeitsmaterialien zur BGW-Themenschrift: Sichere Beförderung von Menschen mit Behinderungen	
Ein- & Ausstiegshilfen am Fahrzeug	
Schwenklift: Musterbetriebsanweisung	
Diese Musterbetriebsanweisung muss noch betriebspezifisch ergänzt werden!	
(Firma)	MUSTERBETRIEBSANWEISUNG
	Nr.: Stand: Unterschrift:
gilt für (Betrieb, Gebäude, Arbeitsplatz, Tätigkeit): _____	
ANWENDUNGSBEREICH	
Schwenklift der an einem Fahrzeug zur Beförderung von Menschen mit Behinderungen angebaut ist.	
GEFAHREN FÜR MENSCH UND UMWELT	
 	<ul style="list-style-type: none"> • Quetsch- und Stoßgefahr, z.B. beim Betätigen der Entriegelung oder beim Hochklappen der Abrollicherungen. • Gefährdung dritter Personen oder des fließenden Verkehrs durch Bedienung des Schwenklifts. • Bei unsachgemäßer Bedienung, Einsatz auf schiefer Ebene oder Störung am Gerät und dessen Sicherheitseinrichtungen, ist ein Absturz des Rollstuhls möglich.
SCHUTZMASSNAHMEN UND VERHALTENSREGELN	
<ul style="list-style-type: none"> • Bedienung des Schwenklifts nur durch unterwiesenes Fahrdienst-Personal. • Während des Betriebes ist darauf zu achten, dass sich keine Personen, Körperteile oder Gegenstände unter der Schwenkplattform befinden. • Den Schwenklift nur bestimmungsgemäß verwenden und die maximale Traglast von _____ kg nicht überschreiten. • Beim Entriegeln der Arretierungen und beim Hochklappen der Abrollicherungen umsichtig vorgehen, um Quetsch- und Stoßverletzungen zu vermeiden. • Zur besseren Erkennbarkeit im öffentlichen Straßenverkehr die Warnblinkanlage einschalten und Warnweste benutzen. • Den auf der Schwenkplattform abgestellten Rollstuhl durch Betätigung der Rollstuhlbremse gegen Wegrollen sichern. • Bei allen Bewegungen des Schwenklifts auf nötigen Bewegungsfreiraum achten und keine Personen gefährden. • Beim Hebe- oder Senkvorgang ist der Rollstuhl festzuhalten. • Die aktuelle Prüfbescheinigung des Schwenklifts ist mitzuführen. 	
VERHALTEN BEI STÖRUNGEN / UNFÄLLEN	
	<ul style="list-style-type: none"> • Den Schwenklift bei Störungen sofort abschalten und gegen Wiedereinschalten sichern. Falls möglich, die Störungsursache beseitigen. Wenn die Störung nicht zu beheben ist, den Unternehmer / Vorgesetzten informieren und auf weitere Anweisungen warten. • Alle Störungen dem Unternehmer / Vorgesetzten melden; auch die selbst beseitigten Störungen.
Seite 1 von 2	

⁴⁶ Quelle: BGW

Ein- & Ausstiegshilfen am Fahrzeug

Schwenklift:
Musterbetriebsanweisung

Diese Musterbetriebsanweisung muss noch betriebspezifisch ergänzt werden!

ERSTE HILFE



- Bei einem Unfall sind die notwendigen Sofortmaßnahmen der Ersten Hilfe zu leisten.
- Jeder Unfall ist dem Unternehmer / Vorgesetzten unverzüglich zu melden.
- Jede Erste-Hilfe-Leistung muss im Verbandbuch aufgezeichnet werden.

NOTRUF Feuerwehr: 112

PFLEGE UND INSTANDHALTUNG



- Bei Wartungsarbeiten ist der Schwenklift abzuschalten und gegen Wiedereinschalten zu sichern.
- Instandhaltung und Reparatur darf nur von fachkundigen, hiermit beauftragten Personen durchgeführt werden.

Anhang D: Kriterien für ein Qualitätsmanagement

Nr.	Kriterium (P = Pflichtkriterium)	Fragestellung
U1	(P) Genehmigungen	Liegen die Gewerbeanmeldung, die gegebenenfalls erforderlichen Genehmigungen gemäß § 2 PBefG sowie schriftliche vertragliche Vereinbarungen über die zu erbringenden Beförderungsleistungen vor?
U2	(P) Einsatzplan	Ist ein Einsatzplanung vorhanden und ist diese nachvollziehbar?
U3	Begleitperson	Wird bei den Beförderungen eine Begleitperson eingesetzt? Wenn ja, wie und auf welcher Grundlage erfolgt deren Einplanung?
U4	Betriebsstörungen	Gibt es Verfahrensanweisungen für den Umgang mit ungeplanten Ereignissen?
U5	(P) Arbeits- und Gesundheitsschutz	Werden die gültigen Arbeits- und Gesundheitsschutzbestimmungen eingehalten?
U6	Arbeitsrechtliche Vereinbarung	Bestehen schriftliche Verträge/Dienstvereinbarungen mit den eingesetzten Vollzeit-, Teilzeit-, Aushilfsfahrern?
U7	Arbeitsanweisungen zur Fahrertätigkeit	Gibt es Arbeitsanweisungen für die Fahrertätigkeit hinsichtlich Sicherheit im Fahrdienst?
U8	Regelungen zur Verhinderung von Überladung im Fahrdienst	Existieren spezielle Regelungen/Dienstanweisungen, welche ein Überladen der Fahrzeuge, insbesondere die Beförderung von mehr als der zulässigen Personenzahl, verbieten bzw. verhindern?
U9	Zugänglichkeit zu Information	Ist der Zugriff auf Vorschriften, Regelungen, rechtliche Grundlagen gewährleistet?
U10	Kontrollen durch Behörden	Werden Vorkommnisse/Kontrollen ausgewertet und daraus Korrekturmaßnahmen im Unternehmen abgeleitet?
U11	Beschwerdemanagement	Existiert ein funktionierendes Beschwerdemanagementsystem?
U12	Kundenzufriedenheit	Existiert im Unternehmen ein funktionierendes System für die Ermittlung der Kundenzufriedenheit?
U13	(P) Subunternehmen (1)	Werden beauftragte Nachunternehmen, Tochtergesellschaften oder andere Dritte zur Einhaltung der Pflichtpunkte schriftlich verpflichtet oder verfügen diese über ein gültiges Zertifikat „Sichere Personenbeförderung“?
U14	Subunternehmen (2)	Werden als Nachunternehmer, Tochtergesellschaften oder andere Dritte zertifizierte Betriebe eingesetzt?
U15	Schulung/Information der Fahrdienstleiter	Werden Fahrdienstleiter kontinuierlich informiert und geschult?
U16	Regelungen zu An- und Abfahrt bei Beförderungszielen	Sind die vom Fahrpersonal für die einzelnen Beförderungsziele geltenden Regelungen und Verhaltensvorschriften schriftlich dokumentiert?
U17	Qualitätskontrollen	Werden Kontrollen durch das Unternehmen oder durch Auftraggeber durchgeführt/ausgewertet und mit dem Fahrpersonal besprochen?
U18	Interne Kommunikation	Erfolgt ein strukturierter und geplanter Informationsaustausch zwischen Leitung, Fahr- und Begleitpersonal, Fahrdienstleitung, Disposition, Fuhrpark sowie Werkstatt mindestens einmal im Jahr?
U19	(P) Einstellung von geeignetem und befähigtem im Fahrdienst eingesetzten Personal	Wie werden bei der Einstellung von im Fahrdienst eingesetzten Personal die Anforderungen an Eignung und Befähigung berücksichtigt?
U20	Hygienestandards	Gibt es Vorgaben/Arbeitsanweisungen zur Einhaltung von Hygienestandards?

Tab. D 1: Kriterien für die Bewertung der Unternehmensorganisation (TÜV-Verband e. V. 2021)

Nr.	Kriterium (P = Pflichtkriterium)	Fragestellung
F1	(P) Fahrerlaubnis (1)	Liegen gültige und entsprechende Fahrerlaubnisse vor und wird eine regelmäßige (mindestens alle 6 Monate siehe auch OLG Thüringen 18.7.2006 Az 1 Ss 111/06) Kontrolle vom Unternehmen durchgeführt und dokumentiert?
F2	Fahrerlaubnis (2)	Wird die termingerechte Verlängerung der Fahrerlaubnisse vom Unternehmer kontrolliert, überwacht und aktiv gesteuert?
F3	Fahrerlaubnis (3)	Werden zwischen den gesetzlich vorgeschriebenen Intervallen mindestens zusätzliche Sehtests (besser ärztliche Untersuchungen der Fahrtauglichkeit gemäß Vorgaben der BG) für das Fahrpersonal in regelmäßigen Abständen (mindestens alle 2 Jahre) durch?
F4	(P) Arbeitszeiten	Wie wird sichergestellt, dass die gesetzlichen Bestimmungen zur Arbeitszeit des Fahr- und Begleitpersonals eingehalten werden?
F5	(P) Einweisung in die Fahrdiensttätigkeit	Ist das gesamte Fahr- und Begleitpersonal in den Fahrdienst eingewiesen?
F6	(P) Schulungen Fahr- und Begleitpersonal (1)	Werden Schulungen für das Fahr- und Begleitpersonal durchgeführt?
F7	(P) Schulungen Fahr- und Begleitpersonal (2)	Werden Schulungen zum Umgang mit den jeweiligen Behinderungen durchgeführt?
F8	(P) Schulung Rollstuhl- und Personen-sicherung	Wird das Fahr- und Begleitpersonal in den Umgang mit den Fahrgästen und deren Besonderheiten sowie in die sichere Beförderung, speziell auch von Menschen im Rollstuhl, regelmäßig geschult?
F9	(P) Fahrerschulung Anforderungskatalog Beförderung	Wird das Fahr- und Begleitpersonal gemäß Anlage 2 des „Anforderungskatalog für KOM und Kleinbusse (PKW), die zur Beförderung von Schülern und Kindergartenkindern besonders eingesetzt werden“ geschult?
F10	Fahrsicherheitstraining	Werden zusätzlich für jeden Fahrer mindestens alle 5 Jahre ein Fahrsicherheitstraining durchgeführt?
F11	(P) Schulungsplan	Werden durchgeführte Schulungen dokumentiert? Gibt es dazu einen Ausbildungsstatus aller Mitarbeiter? Existiert ein Schulungsplan für die Mitarbeiter?
F12	Einsatz und Aufgaben von Begleitpersonen	Sind die Anforderungen und Aufgabe der Begleitpersonen klar definiert?
F13	Betriebliches Vorschlagwesen	Besteht ein betriebliches Vorschlagwesen, über das sich das Fahr- und Begleitpersonal mit Vorschlägen an der weiteren Verbesserung der Dienstleistungsqualität des Unternehmens beteiligen kann?

Tab. D 2: Kriterien für die Bewertung des Fahrpersonals (TÜV-Verband e. V. 2021)

Nr.	Kriterium (P = Pflichtkriterium)	Fragestellung
FZ1	Sicherstellung von fach- und sachgerechter Reparatur	Wie werden sach- und fachgerechte Werkstattreparaturen sichergestellt?
FZ2	(P) Einhaltung der gesetzlichen Prüfintervalle	Wurden die vorgeschriebenen Prüfintervalle in den letzten 12 Monaten eingehalten?
FZ3	(P) Eintragung der Einsatzart	Eintragung der Einsatzart für die Personenbeförderung in der Zulassungsbescheinigung Teil 1. Wurde die Verwendung der PKW für die Personenbeförderung der Zulassungsbehörde schriftlich oder elektronisch angezeigt?
FZ4	(P) Zeitnahe Behebung von geringen Mängeln (GM) nach der Hauptuntersuchung (HU)	Vorlage Prüfberichte HU (OM, GM, EM, VU) Dokumentation des Zeitpunktes der Mängelbeseitigung (MB).
FZ5	Kontrolle des Fahrzeugs	Wird das Fahrzeug vor Antritt der Fahrt vom Fahrpersonal auf Mängel und Schäden geprüft?
FZ6	Fahrzeugalter	Beträgt das Durchschnittsalter der zur Personenbeförderung eingesetzten Fahrzeuge im Durchschnitt maximal 5 Jahre und Einzelfahrzeug max. 10 Jahre.
FZ7	(P) Meldung von Schäden und Mängeln	Werden Meldungen von Schäden und Mängeln sofort gemeldet und unverzüglich zeitnah behoben?
FZ8	Wartungsintervalle	Werden Wartungsintervalle im Umfang der Herstellerangaben für jedes Fahrzeug geplant, dokumentiert und eingehalten?
FZ9	Fahrzeugzuordnung	Sind die Fahrzeuge in der Praxis einem Fahrer zugeordnet? Falls nicht, erfolgt eine Übergabe und Einweisung bei Fahrzeugwechsel?
FZ10	(P) Bereifung	Wird die Anforderung an die Mindestprofiltiefe der Reifen bei allen Fahrzeugen erfüllt? (Winterreifen: mindesten 4 mm; Sommerreifen: mindestens 3 mm)
FZ11	Bereifung Anpassung	Sind alle Fahrzeuge je nach Saison mit Sommer- oder Winterreifen ausgerüstet?
FZ12	(P) Kommunikations-einrichtung	Sind funktionsfähige Freisprecheinrichtungen vorhanden?
FZ13	(P) Ausrüstung Fahrzeuge (1)	Entsprechen die eingesetzten Fahrzeuge dem Anforderungskatalog für die Schülerbeförderung mit KOM und PKW?
FZ14	(P) Ausrüstung Fahrzeuge (2)	Wird die gesetzlich vorgeschriebene Ausrüstung in allen Fahrzeugen mitgeführt?
FZ15	Ausrüstung Fahrzeuge (3)	Sind die Fahrzeuge gemäß der Saison ausgestattet
FZ16	Ausrüstung Fahrzeuge (4)	Sind für den Liegendtransport eingesetzte Fahrzeuge gegen störende Blicke von außen (z. B. Tönung der Scheiben) geschützt?
FZ17	(P) Ausrüstung Fahrzeuge (5)	Sind alle Fahrzeuge mit den gesetzlich vorgeschriebenen Sicherheitsgurten, Rückhaltesysteme, Rückhalteeinrichtungen für Kinder, Rollstuhlnutzer und Rollstühle ausgerüstet?
FZ18	Fahrerassistenzsysteme	Sind die Fahrzeuge mit Assistenzsystemen zur Erhöhung der aktiven Sicherheit ausgestattet und werden bei Neubestellungen sicherheitsrelevante Assistenzsysteme bestellt?
FZ19	(P) Ausrüstung nach DIN 75078	Entsprechen die zur Beförderung mobilitätsbehinderter Personen eingesetzten Fahrzeuge der DIN 75078-1: 2010-04 und erfüllen die Rollstuhl- sowie Personenrückhaltesysteme die Anforderungen der DIN 75078-2: 2015/04 und dem § 35a StVZO oder wird die Einhaltung der DIN bei neu in den Fuhrpark eingestellten Fahrzeugen berücksichtigt?
FZ20	Übereinstimmungszertifikat nach DIN 75078-1/2	Das Fuhrparkunternehmen kann mit Hilfe des Übereinstimmungszertifikats auf einen Blick erkennen, ob das Fahrzeug den Anforderungen für die Beförderung von Menschen mit mobilitätseinschränkender Behinderung genügt. Liegt ein Übereinstimmungszertifikat nach Abschnitt 5 der DIN 75078-1 vor?

Tab. D 3: Kriterien für die Bewertung der Fahrzeuge (TÜV-Verband e. V. 2021)

Schriftenreihe

Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen Unterreihe „Fahrzeugtechnik“

2020

- F 132: Handbuch Barrierefreiheit im Fernbuslinienverkehr**
Boenke, Grossmann, Nass, Schäfer € 17,50
- F 133: Lkw-Notbremsassistenzsysteme**
Seiniger, Heint, Bühne, Gail € 15,50
- F 134: Stationär-Geräusch von elektrisch angetriebenen Fahrzeugen**
Altinsoy, Lachmann, Rosenkranz, Steinbach € 19,00
- F 135: Abweichungen von der akzeptierten Fahrleistungsschwelle in automatisierten Fahrsituationen**
Voß, Schwalm € 18,00

2021

- F 136: Kamera-Monitor-Systeme als Fahrerinformationsquelle**
Leitner, Oehme, de Silva, Blum, Berberich, Böhm
Dieser Bericht liegt nur in digitaler Form vor und kann unter <https://bast.opus.hbz-nrw.de/> heruntergeladen werden.
- F 137: Konzept für die Erzeugung eines ISO-konformen UML-Modells und Generierung eines GML-Applikationsschemas für DATEX II zur Verbesserung der Interoperabilität**
Lauber, Steiger, Kopka, Lapolla, Freudenstein, Kaltwasser
Dieser Bericht liegt nur in digitaler Form vor und kann unter <https://bast.opus.hbz-nrw.de/> heruntergeladen werden.
- F 138: Grundlagen zur Kommunikation zwischen automatisierten Kraftfahrzeugen und Verkehrsteilnehmern**
Schaarschmidt, Yen, Bosch, Zwicket, Schade, Petzold € 16,50
- F 139: Einfluss von Notbremssystemen auf die Entwicklung von Lkw-Auffahrunfällen auf Bundesautobahnen**
Straßgüt, Sander € 14,50
- F 140: Reibwertprognose als Assistenzsystem**
Leschik, Sieron, Gregull, Müller, Trapp, Brandenburg, Haalman, Terpstra
Dieser Bericht liegt nur in digitaler Form vor und kann unter <https://bast.opus.hbz-nrw.de/> heruntergeladen werden.
- F 141: Methoden für die Bewertung der Mensch-Maschine-Interaktion beim teilautomatisierten Fahren**
Schömig, Wiedemann, Julier, Neukum, Wiggerich, Hoffmann € 18,00
- F 142: Schräglagenangst**
Scherer, Winner, Pleß, Will, Neukum, Stanglmayr, Bäumler, Siebke, Prokop € 14,50

2022

- F 143: Unfallverletzungen in Fahrzeugen mit Airbags**
Holtz, Heidt, Müller, Johannsen, Jänsch, Hammer, Büchner
Dieser Bericht liegt nur in digitaler Form vor und kann unter <https://bast.opus.hbz-nrw.de/> heruntergeladen werden.
- F 144: Entwicklung eines Verfahrens zur Generierung eines Safety Performance Indikators aus der Bewertung von Euro NCAP**
Bäumer, Hautzinger, Pfeiffer
Dieser Bericht liegt nur in digitaler Form vor und kann unter <https://bast.opus.hbz-nrw.de/> heruntergeladen werden.
- F 145: Regeneration von Partikelfiltern bei Benzin- und Dieselmotorkraftfahrzeugen**
Langwald
Dieser Bericht liegt nur in digitaler Form vor und kann unter <https://bast.opus.hbz-nrw.de/> heruntergeladen werden.

F 146: Analysis of options for the creation of safety-related traffic information based on vehicle-generated data

Margalith, Sickenberger, Wohak

Dieser Bericht liegt nur in digitaler Form vor und kann unter <https://bast.opus.hbz-nrw.de/> heruntergeladen werden.

F 147: Automatische Notbremssysteme für Motorräder

Merkel, Pleß, Winner, Hammer, Schneider, Will

Dieser Bericht liegt nur in digitaler Form vor und kann unter <https://bast.opus.hbz-nrw.de/> heruntergeladen werden.

F 148: Analyse glättebedingter Unfälle von Güterkraftfahrzeugen mit mehr als 12 t zulässigem Gesamtgewicht

Müller, Thüring, Jänsch, Epple, Kretschmer, Gottwald, Oehring, Winkenbach

Dieser Bericht liegt nur in digitaler Form vor und kann unter <https://bast.opus.hbz-nrw.de/> heruntergeladen werden.

F 149: Evidenzorientierte Ableitung von sicherheitsrelevanten Grundscenarien für die Fahrdomäne Bundesautobahn

Weber, Eckstein, Tenbrock, König, Bock, Zlocki

Dieser Bericht liegt nur in digitaler Form vor und kann unter <https://bast.opus.hbz-nrw.de/> heruntergeladen werden.

2023

F 150: Fahrerassistenzsysteme für die Geschwindigkeitsreduzierung bei schlechten Bedingungen

Pohle, Günther, Schütze, Trautmann

Dieser Bericht liegt nur in digitaler Form vor und kann unter <https://bast.opus.hbz-nrw.de/> heruntergeladen werden.

F 151: Integration von öffentlichem und privatem Parkraummanagement

Höpping, Jonas, Becker, Krüger, Freudenstein, Krampe, Godschachner, Inninger, Scholz, Hüttner, Grötsch, Stjepanovic

Dieser Bericht liegt nur in digitaler Form vor und kann unter <https://bast.opus.hbz-nrw.de/> heruntergeladen werden.

F 152: On-Board-Diagnose (OBD) – Analyse der OBD in Bezug auf zukünftig verfügbare Emissionsdaten für die Periodische Technische Inspektion (PTI)

Hausberger, Matzer, Lipp, Blassnegger, Hametner, Prosenec

Dieser Bericht liegt nur in digitaler Form vor und kann unter <https://bast.opus.hbz-nrw.de/> heruntergeladen werden.

2024

F 153: Zusammenstellung geeigneter Sicherheitsindikatoren für die Bewertung der Mensch-Maschine-Interaktion von Level 3 Systemen

Yan, Pichen, Schmitz, Sklorz, Baumann

Dieser Bericht liegt nur in digitaler Form vor und kann unter <https://bast.opus.hbz-nrw.de/> heruntergeladen werden.

F 153b: Compilation of suitable safety indicators for the evaluation of Human-Machine Interaction of level 3 systems

Yan, Pichen, Schmitz, Sklorz, Baumann

Dieser Bericht liegt nur in digitaler Form vor und kann unter <https://bast.opus.hbz-nrw.de/> heruntergeladen werden.

F 155: Handbuch Rollstuhlbeförderung bei Ausschreibungen

Boenke, Deuster

Dieser Bericht liegt nur in digitaler Form vor und kann unter <https://bast.opus.hbz-nrw.de/> heruntergeladen werden.

Fachverlag NW in der Carl Ed. Schünemann KG

Zweite Schlachtpforte 7 · 28195 Bremen · Tel.+(0)421/3 69 03-53 · Fax +(0)421/3 69 03-48

Alternativ können Sie alle lieferbaren Titel auch auf unserer Website finden und bestellen.

www.schuenemann-verlag.de

Alle Berichte, die nur in digitaler Form erscheinen, können wir auf Wunsch als »Book on Demand« für Sie herstellen.



ISSN 0943-9307
ISBN 978-3-95606-788-4
<https://doi.org/10.60850/bericht-f155>

www.bast.de