

Sichere Beförderung von Menschen mit Behinderungen



FÜR EIN GESUNDES BERUFSLEBEN



bGw

Berufsgenossenschaft
für Gesundheitsdienst
und Wohlfahrtspflege

bGw ratgeber

Sichere Beförderung von Menschen mit Behinderungen

FÜR EIN GESUNDES BERUFSLEBEN



bGw

Berufsgenossenschaft
für Gesundheitsdienst
und Wohlfahrtspflege

Impressum

Sichere Beförderung von Menschen mit Behinderungen

Stand 06/2008

© 2008 Berufsgenossenschaft für Gesundheitsdienst
und Wohlfahrtspflege – BGW

Herausgeber

Berufsgenossenschaft für Gesundheitsdienst
und Wohlfahrtspflege – BGW

Hauptverwaltung
Pappelallee 35/37
22089 Hamburg

Telefon: (040) 202 07 - 0

Telefax: (040) 202 07 - 24 95

www.bgw-online.de

Bestellnummer

RGM14

Verfasser und fachliche Beratung

Susanne Stangenberger, Matthias Wilhelm, Michael Woltjen, BGW
Harmut O. Genz

Text

Natalie Broscheid

Redaktion

Markus Nimmesgern, BGW-Öffentlichkeitsarbeit

Gestaltung und Satz

Martin Großkinsky – Designer AGD

Druck

Koelblin-Fortuna-Druck GmbH, Baden-Baden

Gedruckt auf Profisilk – chlorfrei, säurefrei, recyclingfähig,
biologisch abbaubar nach ISO-Norm 9706.

Inhalt

1	Fahrdienste – Dienstleister für Lebensqualität	6
2	Technische Anforderungen an die sichere Beförderung von Rollstühlen	7
2.1	Bauliche Anforderungen an das Fahrzeug	7
2.2	Anforderungen an Rückhaltesysteme	11
2.3	Herkömmliche Systeme bieten keine ausreichende Sicherheit	11
2.4	Das Kraftknoten-Sicherheitssystem gibt mehr Sicherheit	12
2.5	Wartung, Instandhaltung und Prüfung	14
3	Organisation im Fahrdienst	15
3.1	Prozesse und Ziele festlegen: Wer macht was und wie	15
3.2	Auswahl und Qualifikation des Fahrers	16
3.3	Delegation und Verantwortung	17
3.4	Unterweisen, qualifizieren, beteiligen	17
4	Organisation im Fahrdienst	19
4.1	Fahreinsatz planen	19
4.2	Begleitperson	20
4.3	Notfallsituationen und Erste Hilfe	20
4.4	Fahrsicherheitstrainings	21
5	Gefährdungsbeurteilung und Risikoanalyse	22
5.1	Risiken identifizieren: Die Mehrpunktabfrage	22
5.2	Gefährdungen beurteilen nach Wahrscheinlichkeit und Schwere	23
6	Angebote der BGW	24
	Literatur	25
	Gesetze, Vorschriften, Normen	26
	Kontakt	28
	Anhang	31
	Impressum	4

1 Fahrdienste – Dienstleister für Lebensqualität

Mobilität gehört in unserer Gesellschaft zu den wichtigen Bedürfnissen eines Menschen. Sie definiert Lebensqualität und sichert soziale Kontakte. Für viele ist Mobilität Bedingung für ein selbstständiges und unabhängiges Leben. Das gilt genauso für Menschen mit Behinderungen, deren Teilhabe am beruflichen und sozialen Leben besonders von der Verfügbarkeit von Verkehrs- und Transportmitteln bestimmt wird.



Die Teilnahme am Straßenverkehr bedingt immer auch ein Unfallrisiko. Dies gilt für den Individualverkehr ebenso wie für die Nutzung von professionellen Fahrdiensten.

Für die BGW als Unfallversicherung ist die sichere Mobilität von Menschen mit Behinderungen ein wichtiges Thema. Mit

systematischer Vorsicht lässt sich so mancher Unfall verhindern oder zumindest die Unfallverletzung gering halten.

Bei Verkehrsunfällen sind Fahrgäste, die in ihrem Rollstuhl sitzend in Fahrzeugen gefahren werden, besonders gefährdet. Denn auf solchen Sitzplätzen fehlen meist die modernen Sicherheitsstandards vom stabilen Autositz über den Dreipunktgurt bis zum Airbag.

Der Gesetzgeber hat bisher keine eindeutigen Rechtsgrundlagen für die Beförderung von Rollstuhlfahrern geschaffen. Gleichwohl wird bei Verkehrsunfällen geprüft, ob der Fahrdienst seine Sorgfaltspflicht erfüllt hat. Bei Fahrlässigkeit oder Vorsatz drohen haftungs- und strafrechtliche Folgen.

Fahrdienstleiter erfahren in dieser Broschüre, wie ihre Fahrzeuge ausgerüstet sein müssen, wenn sie Rollstuhlfahrer befördern. Außerdem erläutern wir, wie der Fahrdienst effizient und sicher organisiert und die Fahrer qualifiziert werden können, um Unfälle zu vermeiden.

Checklisten für den Fahrdienst finden Sie im Anhang der Broschüre

Wir geben Hinweise und Sicherheitsempfehlungen nach dem Stand der Technik, wo der Gesetzgeber keine eindeutigen Standards definiert.

2 Technische Anforderungen an die sichere Beförderung von Rollstühlen

Maßgeblich für eine möglichst sichere Ausstattung von Fahrzeugen für die Beförderung von Menschen mit Behinderungen ist die Norm DIN 75078 (Teil 1 und 2) – Kraftfahrzeuge zur Beförderung von Menschen mit eingeschränkter Mobilität.

Die Norm richtet sich in erster Linie an Fahrzeughersteller und Umrüster. Bei der Erstellung von Pflichtenheften für ein Neufahrzeug, bei Ausschreibungen oder der Auftragsvergabe können sich Fahrdienste und Behinderteneinrichtungen an den DIN-Normen orientieren.

DIN 75078 gilt nicht für privat genutzte Fahrzeuge. Die Bestimmungen für Busse regelt eine EU-Richtlinie.

Dieses Kapitel erläutert wesentliche Anforderungen der DIN 75078.

DIN 75078 – Kraftfahrzeuge zur Beförderung von Menschen mit eingeschränkter Mobilität

Teil 1 – Allgemeine bauliche Anforderungen:

- Fahrwerk
- Fahrerraum
- Fahrgastraum
- Einstiegshilfen
- Zusatzeinrichtungen
- Prüfung, Betriebsanleitung und Kennzeichnung

Teil 2 – Anforderungen an Rückhaltesysteme:

- Rollstuhlrückhaltesystem
- Personenrückhaltesystem

Zwar sind DIN-Normen nur dann rechtsverbindlich, wenn Gesetze oder Verordnungen auf sie Bezug nehmen, allerdings gelten nationale und europäische Normen als allgemein anerkannter „Stand der Technik“ – und an diesem orientiert sich die Rechtsprechung, wenn es um die Beurteilung von Schadensfällen geht. Wer den Stand der Technik einhält, ist auch unter dem Aspekt der Rechtssicherheit auf der sicheren Seite.

2.1 Bauliche Anforderungen an das Fahrzeug

Fahrerraum und Fahrgastraum

Die Fahrgäste sollen sicher, möglichst angenehm und bequem befördert werden. Das bedeutet im Einzelnen:

- **Sichere Innenaustattung:** Von der Innenaustattung darf keine Verletzungsgefahr ausgehen. Das gilt auch für nachträgliche Einbauten, die in den Fahrgastraum hineinragen. Um auch bei feuchten oder nassen Witterungsbedingungen Unfälle durch Ausrutschen zu verhindern, muss der Fußbodenbelag mindestens in der Rutschfestigkeit R10 ausgeführt sein.

- **Bewegungsfreiheit:** Der Innenraum muss für die Beförderung eines Rollstuhlfahrers 1,50 Meter, für die Beförderung mehrerer Rollstühle mindestens 1,80 Meter hoch sein.



- **Fenster und Innenraumklima:** Eine normgerechte Fensterfläche muss einen Rundumblick möglich machen. Die Norm verlangt weiter ausreichende Belüftung mit mindestens 20-fachem Luftwechsel pro Stunde, zusätzliche Heizung für den Fahrgastraum und Hitzeschutz für die Fensterflächen.
- **Türen:** Der Fahrgastraum soll über mindestens zwei Türen zugänglich sein. Dabei dient die seitliche Tür zum selbstständigen Einsteigen, während durch die Hecktür Rollstühle über eine Rampe oder

Hebebühne in das Fahrzeug gelangen. Für Flügeltüren wird ein Öffnungswinkel von 270 Grad empfohlen. Alle Türen müssen von außen zu entriegeln und in geöffnetem Zustand feststellbar sein.

- **Sitze:** Für Fahrgäste im Rollstuhl müssen geeignete Rückhaltesysteme installiert sein.

Einstieg- und Einfahrhilfen

Die meisten Unfälle passieren beim Ein- und Aussteigen beziehungsweise beim Ein- und Ausfahren mit dem Rollstuhl. Wichtig sind deshalb geeignete Einstiegs- und Einfahrhilfen:

Einstiegshilfen

- Für gehbehinderte Menschen müssen sichere Trittstufen am Fahrzeug vorhanden sein. Selbstgezimmerne Rampen, Fußbänkchen oder Getränkeboxen sind nicht geeignet!
- Handgriffe im Türbereich erleichtern das Einsteigen.
- Werden Fahrgäste im Rollstuhl sitzend befördert, müssen Einfahrhilfen wie Auffahrampen oder Hebebühnen vorhanden sein.

BGV D29 regelt, wie Trittstufen an Wagen beschaffen sein müssen.

Auffahrrampen

Rampen sind einfach zu handhaben, benötigen wenig Platz im Fahrzeug und sind wartungsarm. Die begehbare Fläche muss rutschhemmend ausgeführt sein, um auch bei Eis und Schnee sicher benutzbar zu sein. In der Regel ist dies die Gitterrostausführung.

Bei Kleinbussen mit Heckabsenkung sind Rampen gut verwendbar.

Die Verwendung von Rampen ist bis zu einer Ladekantenhöhe von 30 Zentimetern und einer maximalen Neigung der Rampe von 20 Prozent vorgesehen.

Kleinbusse haben in der Regel eine Ladekantenhöhe von über 40 Zentimetern. Eine geeignete Rampe müsste also deutlich über zwei Meter lang und dementsprechend massiv ausgeführt sein – wenig praktikabel zu handhaben und zu verstauen.

Eine zulässige Rampe muss mindestens 80 Zentimeter breit sein. Schmale Auffahrschienen sind nicht geeignet.

DIN 32985 definiert die Beschaffenheit von Rampen.

Hebebühnen

Hebebühnen sind eine Alternative zu den Auffahrrampen, weil sie unabhängig von der Ladekantenhöhe des Wagens eingesetzt werden können.



Drei Normen beschreiben die Ausführung von Hebebühnen. Als Fahrdienstleiter sollten Sie sich daher vom Hersteller oder Umrüster bescheinigen lassen, dass die Hebebühne diesen Normen entspricht.

Normen für Hublifte und Hebebühnen

- DIN 75078
- DIN EN 1756
- DIN 32983

Abhängig vom Fahrzeugtyp und Einsatzzweck bieten sich verschiedene Systeme an. Im Fahrdienst sind Schwenklifte und Linearlifte gebräuchlich, die im Fahrzeuginneren eingebaut werden. Kassetten- oder Unterflurlifte, die am Fahrzeugboden montiert werden, sind eher für Fahrzeuge im Individualverkehr geeignet oder für solche, mit denen nur gelegentlich Rollstühle befördert werden.

Sicherheitsanforderungen an Hebebühnen

Fahrzeuggebundene Hebebühnen sollten neben anderen folgende Kriterien erfüllen:

- Mindesttragfähigkeit: 3000 N plus Sicherheit (nach DIN 75078)
- Mindestmaße der Plattform: 90 x 120 cm
- Manuelle Bedienbarkeit für den Notfall
- Vorrichtungen zur Vermeidung von Verletzungen beim Absenken der Plattform, z.B. Schaltleisten
- Schutz gegen Absturz, z.B. seitliche Bügel und Rückrollsicherung an Vorder- und Hinterkante der Plattform
- Warnleuchten und Warnmarkierungen

Die Rückrollsicherung muss mit dem Antrieb der Hubeinrichtung gekoppelt sein. Achtung: Dies ist bei Schwenkliften älterer Bauart nicht immer gegeben. Eine Nachrüstung ist in vielen Fällen möglich.

Selbst eine normgerechte Rückrollsicherung bietet keinen hundertprozentigen Schutz gegen einen Absturz. Steht der Wagen an einer abschüssigen Straße, ist die Plattform geneigt. Dann kann ein schwerer Rollstuhl mit großen Rädern die hochgestellte Klappe überrollen, wenn sie, wie in der Norm gefordert, nur 10 Zentimeter hoch ist. Deshalb sollte auf der Hebeplattform immer auch die Rollstuhlbremse festgestellt werden!

Einsatzzweck und Auswahl des Liftyps

Ob Sie einem Linear- oder einem Schwenklift den Vorzug geben, hängt auch von den Verkehrssituationen ab, in denen Sie das Fahrzeug einsetzen möchten.

Vom sicherheitstechnischen Standpunkt aus gesehen ist ein normenkonformer Linearlift mit gekoppelter Rückrollsicherung und seitlichen Schutzbügeln die bessere Lösung. Allerdings fährt der Rollstuhlfahrer von der Plattform auf die Straße oder den Parkplatz. Das erfordert nicht nur genügend Platz sondern auch ausreichenden Sicherheitsabstand zum fließenden Verkehr.

Im innerstädtischen Verkehr mit hoher Verkehrsdichte und oft eingeschränkten Parkmöglichkeiten mag der Schwenklift sinnvoller sein, weil der Fahrgast die Plattform direkt auf den Gehweg verlassen kann.

Bei der Anschaffung eines Neufahrzeuges kann es günstiger sein, einen modernen Lifter zu beschaffen, als einen älteren Schwenklift wiederzuverwenden, der nicht mehr dem Stand der Technik entspricht.

Zusatzeinrichtungen

Weitere Anforderungen der Norm betreffen Zusatzausstattungen wie zusätzliche Blinkleuchten, die mit der Warnblinkanlage geschaltet werden, Sprechfunk, Innenbeleuchtung, Taxameter und Radio.

Auch für Fahrzeuge, die keine Rollstuhlfahrgäste, aber Menschen mit anderen Mobilitätsbehinderungen befördern, kann eine solche Zusatzausstattung zweckmäßig sein. Zusätzliche Blinkleuchten weisen nachfolgende Verkehrsteilnehmer auf besondere Gefahren hin, zum Beispiel beim Aussteigen von verhaltensauffälligen Fahrgästen.

Auch eine normgerechte Rückrollsicherung bietet keinen vollständigen Schutz gegen Absturz.

Funk oder Mobiltelefon bieten die Möglichkeit, Hilfe herbeizuholen und können im Notfall lebensrettend sein. Ist keine Begleitperson vorgesehen, muss eine Kommunikationseinrichtung vorhanden sein, um auch in Ausnahmesituationen eine zweite Person für die erforderliche Fürsorge der Fahrgäste anzufordern.

Funk und Mobiltelefon dürfen während der Fahrt nur mit geeigneten Freisprechfunktionen benutzt werden.

2.2 Anforderungen an Rückhaltesysteme

Fahrgäste auf den normalen Sitzen moderner Fahrzeuge sind bei Verkehrsunfällen durch Airbags, moderne Sicherheitsgurte und stabile Sitze vor den Folgen des Aufpralls geschützt. Anders ist es auf den Plätzen auf denen Menschen im Rollstuhl sitzend befördert werden: Hier besteht ein hohes Verletzungsrisiko.

Am sichersten sitzt man auf einem normalen Fahrzeugsitz mit einem serienmäßig eingebauten Drei-Punkt-Sicherheitsgurt. Doch nicht immer können alle Fahrgäste umgesetzt werden. Dann muss ein für die Rollstuhlbeförderung geeignetes Rückhaltesystem vorhanden sein.

Am sichersten sitzt der Fahrgast im normalen Fahrzeugsitz.

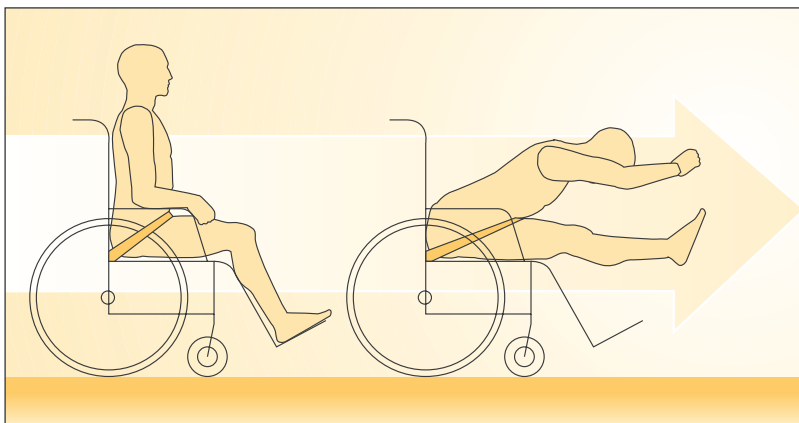
2.3 Herkömmliche Systeme bieten keine ausreichende Sicherheit

Ein Vier-Punkt-Gurtsystem ist der bisher übliche Standard für die Sicherung des Rollstuhles. Ein Beckengurt, der vom Fahrzeugboden aus über das Becken des Fahrgastes gelegt und wieder am Boden befestigt wird, sichert den Fahrgast. Dieses Personenrückhaltesystem wird bei manchen Ausführungen durch einen Schulterstraggurt vervollständigt, der ebenfalls am Fahrzeugboden eingeklickt wird.

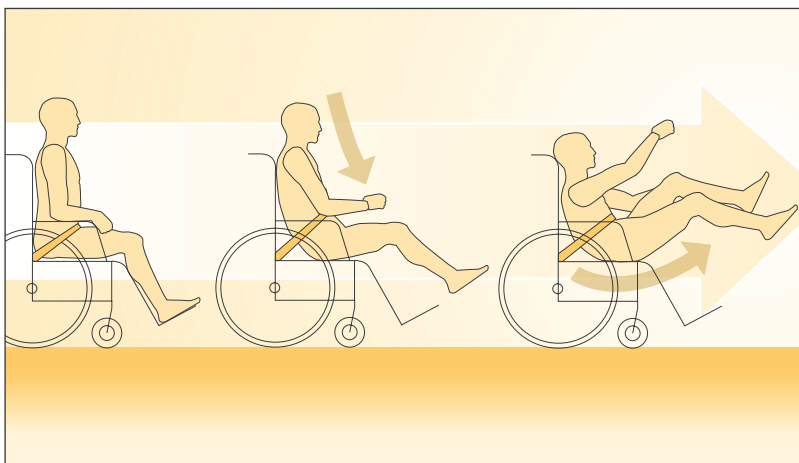
Die Rollstuhlsicherung erweist sich in der Praxis häufig als schwierig und anfällig für Fehlbedienung. Je nach Bauart eines Rollstuhls müssen die Gurte anders angelegt werden. Häufig werden nicht die stabilsten, sondern die am leichtesten erreichbaren Stellen am Rollstuhl wie die Fußstützen oder die Räder gewählt.

Auch das Anlegen des Personenrückhaltesystems ist schwierig: Sind die Armlehnen am Rollstuhl mit der Rückenlehne verbunden, lässt sich der Beckengurt oft gar nicht über das Becken legen, sondern wird über die Armlehnen geführt und verläuft am Fahrgast dann im Bauchbereich. Unter diesen Umständen sind Fehlbedienungen nicht ausgeschlossen. Diese Systeme sind jedoch nur dann ausreichend wirksam, wenn sie korrekt angelegt werden.

Crashtests zeigen, dass herkömmliche Gurtsysteme erhebliche Gefahren bergen. Selbst mit vorschriftsmäßig angelegten Gurten und bei optimalem Gurtverlauf am Körper des Fahrgastes treten bei einem Frontalaufprall zwei gefährliche Effekte auf.



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



Submarining-Effekt: Bei Verwendung herkömmlicher Gurtsysteme zusammen mit einem Rollstuhl kann der Fahrgast bei einem Frontalaufprall aufgrund der ungünstigen Gurtgeometrie unter dem Beckengurt durchtauchen.

2.4 Das Kraftknoten-Sicherheitssystem gibt mehr Sicherheit

Neu entwickelte Rollstuhlsicherungen fassen die Gurtsysteme für die Rollstuhlfixierung und Ansnallgurte für den Fahrgast zu einem verbesserten Gurtsystem zusammen.

Was ist neu?

DIN 75078, Teil 2 integriert den Rollstuhl in das Sicherheitssystem. Bisher betonen viele Hersteller wegen der Produkthaftung, dass ihre Rollstühle nicht als Sitzgelegenheiten im Wagen verwendet werden dürfen. Die neue Norm trägt der Tatsache Rechnung, dass täglich tausende Menschen im Rollstuhl sitzend von Fahrdiensten befördert werden.

Diese Sicherheit wird dadurch erreicht, dass sowohl der Rollstuhl selbst als auch der Fahrgast im Rollstuhl mit geeigneten Gurtsystemen zurückgehalten werden. Beide Systeme sind aufeinander abgestimmt und können so im Falle eines schweren Unfalls Verzögerungskräfte aufnehmen und ableiten.

Die Rollstuhlkonstruktion

Ein moderner Rollstuhl ist so konstruiert, dass der Insasse durch ein echtes Drei-Punkt-System mit Becken- sowie Schulterschräggurt geschützt werden kann. Die Kräfte, die bei einem Unfall auftreten, werden durch ein Verstärkungsteil am Rollstuhl abgeleitet – den so genannten „Kraftknoten“. Die Verbindung mit dem Fahrzeug erfolgt über vier Abspanngurte mit Schlössern.

Die Vorteile: Die Anschlüsse für den Beckengurt des Fahrgasts sind ebenfalls mit dem Kraftknoten verbunden. Der Beckengurt verläuft optimal über dem Beckenknochen. Der im Fahrzeug befindliche Schulterstraggurt wird mit dem am Rollstuhl integrierten Beckengurt kombiniert und bewirkt so einen deutlich höheren Schutz.

Rollstühle, die herstellerseitig nicht über diese Kraftknoten verfügen, können mit einem entsprechenden Adaptersystem gleichwertig nachgerüstet werden.

Die Umrüstung des Fahrzeugs

Das Rollstuhlrückhaltesystem besteht aus einem Vier-Punkt-Gurtsystem und Verankerungsmöglichkeiten am Fahrzeugboden. Diese erlauben, die Gurte entsprechend der Rollstuhlbauart und -größe abzuspannen. Fahrzeugseitig ist außerdem ein Schulterstraggurt vorgeschrieben, der – in Kombination mit dem rollstuhlseitig vorhandenen Beckengurt – das Drei-Punkt-Personenrückhaltesystem bildet. Damit ergibt sich eine optimale Gurtgeometrie. Eine Fehlbedienung ist kaum mehr möglich.

Prüfung der Rückhaltesysteme

Alle Rückhaltesysteme müssen vom Hersteller geprüft sein. Denn es ist selbst für Kfz-Sachverständige kaum möglich, Ein- und Umbauten in BTW nur per Augenschein auf ihre Wirksamkeit beispielsweise im Fall eines Frontalaufpralles oder Seitencrashes zu beurteilen. Die Prüfung der Rückhaltesysteme und insbesondere der Verankerungspunkte muss deshalb durch die Hersteller bezie-

hungsweise Umrüster veranlasst werden. So werden auf längere Sicht unfachmännische und unsichere Einbauten vom Markt verschwinden oder im Schadensfall zu haftungsrechtlichen Konsequenzen für den Fahrzeugumrüster führen.

Die Prüfverfahren sind in der Norm 75078 Teil 2, Punkt 5 genau beschrieben.

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



2.5 Wartung, Instandhaltung und Prüfung

Checkliste im Anhang
„Jahresplan Arbeitsschutz und Verkehrssicherheit Fuhrpark“

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

Rechtliche Grundlagen zu Wartung, Instandhaltung und Prüfung

- **Straßenverkehrszulassungsordnung, StVZO**
Hauptuntersuchung für Pkw alle 24 Monate, alle zwölf Monate für Sonderfahrzeuge
- **Verordnung über den Betrieb von Kraftfahrunternehmen im Personenverkehr, BOKraft**
Jährliche Hauptuntersuchung für Fahrzeuge in der Personenbeförderung
- **Unfallverhütungsvorschrift „Fahrzeuge“, BGV D29 – Fahrzeuge**
 - jährliche Prüfung auf verkehrs- und betriebssicheren Zustand durch einen Sachkundigen*
 - Zustands- und Mängelkontrolle vor jeder Arbeitsschicht durch den Fahrer
 - Instandhaltung und Wartung nach Herstellerangaben und Dokumentation derselben

- **Betriebssicherheitsverordnung**

meist jährliche Prüfung technischer Arbeitsmittel (z.B. Rampe, Hublift) auf Funktionsfähigkeit, Dokumentation der Prüfung

Einen Entwurf einer Checkliste für regelmäßige Wartung, Instandhaltung und Prüfung finden Sie im Anhang.

Anforderung	Prüfungstermin	Anforderung	Anforderung	Anforderung	Anforderung
Wagen 1 und 2 auf Instandhaltung prüfen	12. Monat (Jahres-Ende)	Wagen 1 und 2	Wagen 1 und 2	Wagen 1 und 2	Wagen 1 und 2
Türke öffnen	12. Monat (Jahres-Ende)	Wagen 1 und 2	Wagen 1 und 2	Wagen 1 und 2	Wagen 1 und 2
Fahrsicherheitsprüfung der Fahrer	12. Monat (Jahres-Ende)	Wagen 1 und 2	Wagen 1 und 2	Wagen 1 und 2	Wagen 1 und 2
Wartung der Kraftfahrzeuge	12. Monat (Jahres-Ende)	Wagen 1 und 2	Wagen 1 und 2	Wagen 1 und 2	Wagen 1 und 2
Wartung der Kraftfahrzeuge	12. Monat (Jahres-Ende)	Wagen 1 und 2	Wagen 1 und 2	Wagen 1 und 2	Wagen 1 und 2
Wartung der Kraftfahrzeuge	12. Monat (Jahres-Ende)	Wagen 1 und 2	Wagen 1 und 2	Wagen 1 und 2	Wagen 1 und 2
Wartung der Kraftfahrzeuge	12. Monat (Jahres-Ende)	Wagen 1 und 2	Wagen 1 und 2	Wagen 1 und 2	Wagen 1 und 2
Wartung der Kraftfahrzeuge	12. Monat (Jahres-Ende)	Wagen 1 und 2	Wagen 1 und 2	Wagen 1 und 2	Wagen 1 und 2
Wartung der Kraftfahrzeuge	12. Monat (Jahres-Ende)	Wagen 1 und 2	Wagen 1 und 2	Wagen 1 und 2	Wagen 1 und 2
Wartung der Kraftfahrzeuge	12. Monat (Jahres-Ende)	Wagen 1 und 2	Wagen 1 und 2	Wagen 1 und 2	Wagen 1 und 2

Der Zustand der Fahrzeuge hängt auch davon ab, wie die verschiedenen Fahrer damit umgehen oder wie die Fahrzeugübergabe geregelt ist. Wenn Mängel oder Schäden an Fahrzeugen nicht gemeldet werden, verzögert sich die Instandhaltung auf Kosten der Verkehrssicherheit und Zuverlässigkeit. Deshalb empfehlen wir, das Thema Wagenpflege und Übergabe in Unterweisungen zu behandeln. Am Besten in Teamarbeit als offene Diskussion – das erzeugt Betroffenheit und fördert Einsicht und Akzeptanz.

* Eine Richtlinie für solche Kontrollen finden Sie in der BGG 915 und BGG 916

3 Organisation im Fahrdienst

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

So oder so ähnlich könnte sich ein Unfall ereignen, nach dem sich für Fahrer, Fahrdienstleiter und Betreuer sich die Frage stellt: Wer trägt jetzt die Verantwortung?

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

Grundsätzlich trägt der Fahrer die Verantwortung für seine Passagiere.

3.1 Prozesse und Ziele festlegen: Wer macht was und wie

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

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

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

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

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

3.2 Auswahl und Qualifikation des Fahrers

Der Fahrer hat bei der Beförderung behinderter Menschen eine zentrale Position: Häufig alleine vor Ort muss er situativ entscheiden und nach eigenem Ermessen handeln und trägt die Verantwortung für seine Fahrgäste. Deshalb ist die bestmögliche Qualifikation des Fahrers für alle Beteiligten von Vorteil.

In der Anlage ist der Entwurf für eine Fahrerakte wiedergegeben, die eine übersichtliche und sicherheitsgerechte Verwaltung der Fahrer unterstützt. Sie enthält neben grundsätzlichen persönlichen Angaben auch die Ausbildungs- und Schulungsschritte, die eine sichere Beförderung sicherstellen sollen.

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

Personenbeförderungsschein

Die Fahrer gewerblicher Fahrdienste benötigen in der Regel eine besondere Fahrerlaubnis, den Personenbeförderungsschein. Dafür müssen sie folgende Voraussetzungen erfüllen:

- Mindestalter 21 Jahre
- Führerschein Klasse B seit mindestens zwei Jahren
- Führerschein Klasse D1 für Busse mit 8 – 16 Sitzplätzen
- Ortskenntnis
- Gesundheitsuntersuchung nach Fahrerlaubnisverordnung
- Keine straßenverkehrsrechtlichen Auffälligkeiten.

In vielen Fällen können Zivildienstleistende die Kriterien für den Personenbeförderungsschein nicht erfüllen. Doch auch für Fahrten, die keinen Personenbeförderungsschein voraussetzen, sollten die Fahrer diese Voraussetzungen möglichst erfüllen.

Soziale Qualifikation

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

- Selbsteinschätzung: aktuelle Leistungsfähigkeit und Fahrtauglichkeit
- besondere Sorgfalt im Umgang mit behinderten Menschen
- ausgeprägte Kommunikationsfähigkeit
- hohe soziale Kompetenz im Umgang mit Kollegen und Angehörigen
- pädagogische Fähigkeiten

Die BGW empfiehlt, alle notwendigen fachlichen und sozialen Kompetenzen der Fahrer schriftlich in einem Anforderungsprofil oder in einer Stellenbeschreibung zusammenzufassen. Das Profil kann um eine Aufgabenbeschreibung ergänzt werden. Die Verantwortlichkeiten der Fahrerinnen und Fahrer sollten darüber hinaus im Arbeitsvertrag fixiert sein.

Im Anhang finden Sie die Checkliste „Fahrerakte“.

Die Fahrer sollten ein Grundverständnis vom Umgang mit behinderten Menschen haben. Die ausgebildeten Mitarbeiter der Betreuungseinrichtung können dieses Verständnis

gut vermitteln. Eine solche kollegiale Fortbildung fördert das gegenseitige Verständnis und die Zusammenarbeit. So funktioniert auch die Schnittstelle zwischen Betreuung und Fahrdienst besser.

Tipp zur Unterweisung:

Ein Fahrer nimmt die Position des Fahrgastes ein – im Rollstuhl oder auf dem Autositz – und lässt sich chauffieren. (Dies ist nur in einem geschützten Übungsfeld empfehlenswert, nicht im öffentlichen Verkehrsraum). In einem anschließenden Feedback-Gespräch berichtet er dem Fahrer, wie er die Fahrt erlebt hat.

3.3 Delegation und Verantwortung

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

Unternehmerverantwortung und Haftung

- Einsatz geeigneter Fahrzeuge
- Betriebssicherheit der Fahrzeuge
- Vorschriftsmäßige und sichere Beladung
- Auswahl und Einsatz des Fahrpersonals
- vom Fahrer verursachte Schäden

Wenn einem Angestellten Aufgaben übertragen werden, sollte dies schriftlich festgehalten

werden. Der Beschäftigte muss die nötige fachliche und persönliche Eignung besitzen. Mit der Delegation geht auch die rechtliche Verantwortung auf ihn über. Er muss jedoch die Möglichkeit haben, Entscheidungen zu treffen und umzusetzen. Dazu muss er neben der Weisungsbefugnis über die nötigen Ressourcen verfügen können. Wenn beispielsweise die Fahrerinnen und Fahrer ihre Fahrten selbst verteilen und planen sollen, müssen sie dafür die erforderliche Zeit haben und einen geeigneten Besprechungsraum benutzen können.

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

Eine verantwortungsvolle Aufgabe ist eine Grundlage für zufriedenes Arbeiten: Die subjektive Wertigkeit einer Aufgabe wächst mit den Befugnissen. Sie zeigen dem Mitarbeiter Ihr Vertrauen, das stärkt sein Selbstwertgefühl und motiviert. Deshalb sollte, wo möglich, Verantwortung weitergegeben werden.

3.4 Unterweisen, qualifizieren, beteiligen

Fahrer haben einen ganz besonderen Arbeitsplatz. Wo an einem Schreibtisch möglicherweise ein „nur“ materieller Schaden entsteht, bringt ein Fehler im Straßenverkehr Menschen in Gefahr. Wird tatsächlich ein

Tipps und Informationen zum Thema Unterweisung bietet unser Ratgeber „Unterweisen in der betrieblichen Praxis“

Fahrgast verletzt, sollte der Fahrer trotz seiner emotionalen Belastung umsichtig handeln können. Deshalb führen beispielsweise viele Nahverkehrsbetriebe Schulungen durch, in denen der Umgang mit Unfällen und Verletzungen behandelt wird.

Auf sich allein gestellt muss der Fahrer in schwierigen Situationen richtig entscheiden. Deshalb sollte die Unterweisung nicht nur auf die Vermittlung von Wissen abzielen, sondern den Mitarbeiter bestärken und befähigen, selbständig zu handeln.

„Ich hab es dir doch schon tausend Mal gesagt ...“ Wenn die Unterweisung auf taube Ohren stößt, fehlen möglicherweise überzeugende Argumente. In diesem Fall hilft meist die Umkehr der Rollen: Fragen Sie den Mitarbeiter nach seiner Einschätzung. Geben Sie ihm Freiraum, das anstehende Problem selbst zu lösen und eine eigene Entscheidung zu treffen.

Problembearbeitung im Team

Eine gemeinsame Erarbeitung von Lösungsmöglichkeiten ist eine aktivierende Form einer betrieblichen Unterweisung. Das ist eine bewährte Methode von Qualitäts- und Gesundheitszirkeln. Die Bearbeitung im Team kann gute und praktische Lösungsansätze hervorbringen. Denn die Fahrer kennen Details und Tücken selbst am besten. Wenn das Team daran beteiligt ist, Regeln zu formulieren, führt das meist zu einer höheren Akzeptanz.

Es gibt verschiedene Techniken der Problemanalyse und Lösungsfindung. Dabei ist allen Techniken eines gemein: Das Team ermittelt systematisch alle erkennbaren Ursachen und entwickelt geeignete Maßnahmen. Dahinter steht der Gedanke, dass Probleme selten nur eine Ursache haben, und erst ein Bündel von Maßnahmen die gewünschte Wirkung entfalten kann.

Die Arbeitsschritte im Einzelnen:

1. Ist-Situation: Es erfolgt eine Kurzbeschreibung aller Phänomene und Folgen, die mit diesem Problem oder Risiko verbunden sind und als unbefriedigend erlebt werden.
2. Soll: Es erfolgt eine Kurzbeschreibung des angestrebten Zustands – woran werden wir erkennen, dass das Risiko beseitigt ist?
3. Ursachen: Dann werden Gründe für die Abweichung zwischen Ist und Soll herausgearbeitet; gerade im Fahrdienst können gut die Eigen- und Fremddanteile am Problem beleuchtet werden.
4. Ursachen bewerten: Welche Ursachen sind besonders für das Problem verantwortlich?
5. Lösungsalternativen entwickeln: Es werden für die wichtigsten Ursachen mögliche Lösungen entworfen; an dieser Stelle sind noch alle Optionen erlaubt.
6. Lösungen bewerten: Welche Lösung eignet sich am besten? (Kriterien zur Überprüfung der Lösungsalternativen vorher entwickeln, z.B. Umsetzungsaufwand, Kosten ...)
7. Maßnahmenplan festlegen.

4 Rahmenbedingungen für sicheres Fahren

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

4.1 Fahreinsatz planen

Je nach Einsatzart können typische Engpässe auftreten. Mit einigen organisatorischen Maßnahmen und Regelungen können Sie dem begegnen.

Bei **Gelegenheitsfahrten** ist die Dauer der Fahrt schlecht kalkulierbar. Bekannt ist zwar die Ankunftszeit, die Fahrdauer ist aber nur zu schätzen. Schnell kann es passieren, dass Fahrer oder Gast dann unter Zeitdruck geraten.

Verzögerungen bei der Abfahrt vermeiden:

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

Schwierigkeiten auf der Fahrt vermeiden:

- Fahrzeit mit Sicherheitspuffer planen
- Mitarbeiter in alle Fahrzeuge einweisen
- Ortskundige Fahrer einsetzen
- Kartenmaterial griffbereit halten
- Route vorher planen
- Handy oder Sprechfunk bereitstellen, um Verzögerungen anzuzeigen und Unterstützung anfordern zu können

Im **Linienverkehr** liegt das Problem anders. Morgens und nach der Arbeit werden besonders viele Fahrer angefordert, es bilden sich zwei klassische Spitzen in der Arbeitsorganisation. Hier besteht die Schwierigkeit darin, die Kapazitäten optimal zu planen.

Entzerren der Ankunfts- und Abfahrzeit

- Anfangs- und Endzeiten versetzt planen
- Fahrzeiten mit gleichartigen Einrichtungen abstimmen (s. Gewerbegebiet)

Betreuer ist gleichzeitig Fahrer

- Pädagogische Betreuung während der Fahrt sicherstellen

Organisation und Verkehrslenkung bei Abfahrt und Ankunft

- Fahrer und Betreuende helfen sich gegenseitig
- Einfahrt zur Einrichtung markieren oder für den öffentlichen Verkehr sperren
- Hinweisschilder an den Zu- und Abfahrtsstrecken anbringen

Zufriedene Fahrgäste durch eine beständige Tourenbesetzung: Wenn die Menschen über längere Zeit beispielsweise vom gleichen Fahrer betreut werden, schafft das ein Gefühl von Stabilität und Verlässlichkeit. Auch die Beschäftigten profitieren, denn sie lernen die Fahrgäste kennen und können sie daher besser betreuen.

4.2 Begleitperson

Der Fahrdienst übernimmt die Verantwortung für die Sicherheit der Fahrgäste. Der Fahrer muss seine volle Aufmerksamkeit dem Straßenverkehr widmen können. Wenn Mitfahrer beaufsichtigt oder besonders betreut werden müssen, darf dies nicht dem Fahrer auferlegt werden. Eventuell sollten oder müssen sogar Begleitpersonen mitfahren.

Eine Begleitperson sollte immer dann mitfahren, wenn von einem Fahrgast eine konkrete Gefahr ausgeht, beispielsweise aggressive oder autoaggressive Personen oder solche mit spontanen Anfallsleiden.

4.3 Notfallsituationen und Erste Hilfe

Notfallmanagement

Im Notfall zählt jede Minute, muss jeder Handgriff sitzen. Damit ein Fahrer die Entscheidung, ob er zuerst Verletzte versorgt oder die behinderten Fahrgäste betreut, nicht erst im Notfall treffen muss, sollte der Fahrdienstverantwortliche ein klares Notfallmanagement einrichten.

Fahrer und Begleitpersonen im Fahrdienst müssen wissen, wie sie sich in Notfallsituationen verhalten, welchen Entscheidungsspielraum sie haben und auf welche Unterstützung sie zurückgreifen können.

In einem Notfallplan ist niedergelegt, wann zu informieren ist und welche Schritte vorrangig sind. Prüfen Sie, ob Fahrgäste mit bestimmten Behinderungen besondere Hilfsmaßnahmen benötigen – diese Maßnahmen gehören unbedingt in den Notfallplan.

Sobald ein Fahrdienst auch nur einen Fahrgast befördert, muss entweder der Fahrer oder ein anderer mitfahrender Betreuer ein ausgebildeter Ersthelfer sein.

Die Ausbildung umfasst acht Doppelstunden und muss alle zwei Jahre durch ein Erste-Hilfe-Training oder eine Erste-Hilfe-Fortbildung aufgefrischt werden. Die Kosten für die Ersthelferausbildung werden von der BGW übernommen.

Werden Menschen mit Behinderungen befördert, bei denen besondere Hilfsmaßnahmen erforderlich sein können, beispielsweise für Passagiere mit Anfallsymptomen, müssen die Mitarbeiter entsprechend qualifiziert sein. Gegebenenfalls müssen geeignete Fachkräfte die Fahrt begleiten, um eine angemessene Erste Hilfe für alle Fahrgäste sicherzustellen. In diesem Falle befindet man sich allerdings schon im Grenzbereich zum Krankentransport, für den gesonderte Regelungen gelten.

Erste-Hilfe-Material

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

4.4 Fahrsicherheitstrainings

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



Fahrsicherheitstrainings werden von Autoclubs, vielen Autoherstellern und privaten Einrichtungen angeboten. Die Kurse dauern meist einen Tag.

Die BGW übernimmt die Kosten für ein Fahrsicherheitstraining bis zu einer Höhe von 67 Euro. Nähere Auskünfte erhalten Sie telefonisch unter (040) 202 07 - 99 14 oder im Internet unter www.bgw-online.de.

Der Deutsche Verkehrssicherheitsrat bietet das Training „Fahr und spar mit Sicherheit“ an: Die Trainer besuchen die Betriebe und schulen Kleingruppen in sicherer und sparsamer Fahrweise.

Sprit sparend und sicher unterwegs

- Fahren im niedrigen Drehzahlbereich (1.000 – 2.000 UpM) und frühzeitiges Hochschalten bringen die größte Ersparnis, vor allem im Stadtverkehr.
- Bei Höchstgeschwindigkeit liegt der Verbrauch etwa doppelt so hoch wie bei Reisegeschwindigkeit mit 75 Prozent der Maximalleistung.
- Wer vorrausschauend mit angemessenem Abstand fährt, muss seltener bremsen und anfahren, wenn der Verkehr stockt.
- Den Motor an roten Ampeln abzustellen lohnt sich bereits bei 30 Sekunden Wartezeit.
- Der Reifendruck sollte dem Wert entsprechen, den der Hertseller für volle Beladung empfiehlt. So lassen sich bis zu fünf Prozent Kraftstoff sparen.
- Nach Kaltstarts langsam fahren, nicht im Leerlauf warmlaufen lassen. Nach ca. fünf Kilometern Fahrt hat der Motor Betriebstemperatur. Kalt verbrauchen Motoren bis zu 30 Liter auf 100 Kilometer.
- Leichtlauföle bringen eine Spritersparnis von bis zu sechs Prozent.

5 Gefährdungsbeurteilung und Risikoanalyse

Eine regelmäßige Gefährdungsbeurteilung oder Risikoanalyse gemeinsam mit den Mitarbeitenden sensibilisiert sie, den Schutz der eigenen Gesundheit ernst zu nehmen. Mögliche Unfallgefahren, die im Alltag kaum wahrgenommen werden, weil sie selten auftreten, gelangen in das Bewusstsein. Das hilft, den Sinn von vorbeugenden Anordnungen zu verstehen und sie zu befolgen. Gleichzeitig ist die Sicht einer heterogenen Gruppe erfolgreicher als die einzelner Personen: Sie liefert verlässlichere Werte, Fehleinschätzungen sind seltener.

Organisation verstoßen: Ist beispielsweise die Abgasuntersuchung noch gültig und wie wird sichergestellt, dass die Autos rechtzeitig zum TÜV gebracht werden?

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

5.1 Risiken identifizieren: Die Mehrpunktabfrage

Welche Risiken sind relevant? Die Mehrpunktabfrage ist eine von vielen möglichen Methoden, um unter allen Gesundheits- und Unfallgefahren wesentliche Faktoren zu identifizieren – im Hinblick auf das Unfall- und Krankheitsrisiko, aber auch für Imageverlust, Wirtschaftlichkeit und eine mögliche Umweltbelastung.

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

Die Faktoren mit den meisten Punkten werden näher untersucht. In einem zweiten Schritt werden die Unfall- und Gesundheitsrisiken beurteilt, beispielsweise mit dem kombinierten BG-Modell (siehe Kapitel 4.2).

Wir empfehlen dabei auch solche Risiken zu prüfen, die nicht unmittelbar zu einem Unfall führen müssen, aber gegen rechtliche Anforderungen oder eigene Standards der

Faktor/Risiko	Unfall-Risiko	Krankheits-risiko	Image-verlust	Wirtschaft-lichkeit	Umwelt-belastung
aus dem Betriebs-gelände fahren	+++		+		
eine Panne haben	+		++	+++	
zu schnell fahren	+++	+		++	++++
Regen, Schnee, Nebel	++	+		+	
unebene Fahrbahn, Laub, Erde	+				
Störung durch Fahr-gast, Griff ins Lenkrad	+++	+	+++	+++	
Dunkelheit, Blendung	+				
Fahrzeug ist unbe-kannt	+	+		++	
Zeitdruck	+++	++	++		
Fahrgast unbekannt	++	+	+++		

5.2 Gefährdungen beurteilen nach Wahrscheinlichkeit und Schwere

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

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

Wahrscheinlichkeit des Wirksamwerdens der Gefährdung	mögliche Schadensschwere			
	leichte Verletzung oder Erkrankung	mittelschwere Verletzung oder Erkrankung	schwere Verletzung oder Erkrankung	möglicher Tod
sehr gering	1	2	3	4
gering	2	3	4	5
mittel	3	4	5	6
hoch	4	5	6	7

Risikomatrix nach
Dipl. Ing. J. Nohl

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

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

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

Beispiel einer Gefährdungsbeurteilung

Faktoren	Wahrscheinlichkeit	mögliche Schadensschwere	Risikostufe	Maßnahmen
Ausrutschen auf der Rampe	gering	mittel	3	Rutschfester Belag, regelmäßige Reinigung, Unterweisung
zu schnell fahren	gering	möglicher Tod	5	Fahrtenschreiber, Verbrauch kontrollieren, Unterweisung
Rückenbelastungen	mittel	mittel	4	Einsatz von Hebehilfen, Schulung „Rückengerechte Arbeitsweise“
Psychische Belastung durch Zeitdruck	gering	mittel	3	Organisation: Fahrzeiten entzerren

6 Angebote der BGW

Zu vielen Themen bietet die BGW vertiefende Informationen an:

Unterweisen	Seminar	Arbeitsschutz durch betriebliche Unterweisung (AU1)
	Ratgeber	Unterweisen in der betrieblichen Praxis (RGM8)
	Film	Sichere Mobilität von Menschen mit Behinderungen
Moderieren	Seminar	Moderationsausbildung für Fachkräfte für Arbeitssicherheit (FMA1/2)
	Ratgeber	Moderation von Projektgruppen und Gesundheitszirkeln (RGM12)
	Ratgeber	Gesundheitsworkshops in Kleinbetrieben (RGM1)
Führung	Seminar	Chance und Perspektive: Gesund und sicher Führen (UM2)
Sicherheitstechnik	Seminar	Sichere Beförderung von Menschen mit Behinderungen (VS6)
Rechtliche Aspekte	Seminar	Sichere Beförderung von Menschen mit Behinderungen (VS6)
Pädagogik der Behindertenbetreuung	Seminar	Verkehrssicherheit für Menschen mit Behinderungen (VS3)
Innerbetriebliche Sicherheit	Ratgeber	Sichere Mobilität auf dem Betriebsgelände (RGM11)
Planung des Fahrdienstes	Seminar	Chance und Perspektive: Gesund und sicher Führen (UM2)
Betriebliche Verkehrssicherheit	Seminar	Betriebliche Maßnahmen zur Verkehrssicherheit (VS 1)
	Training	Zuschuss zum Sicherheitstraining, SHT
Zivildienstleistende	Seminar	Verkehrsarbeit mit jungen Erwachsenen (VS2)
Partizipation	Seminar	Mitarbeiterbefragung – ein Weg zum gesunden Betrieb? (AG4)
Alkohol im Straßenverkehr	Seminar	Suchterkennung und Suchtprävention im Betrieb (UMSP)
Sicherheitsbeauftragte	Aufbau-seminar	Betriebliche Maßnahmen zur Verkehrssicherheit (VS1)
	Aufbau-seminar	Konflikte lösen – Arbeitsschutz stärken (SAS)
Gewalt und Aggression	Seminar	Professioneller Umgang mit Gewalt und Aggression – Werkstätten und Wohnheime (PUGA 1)
Informationen im Internet	www.bgw-online.de » Kundenzentrum » Mobilitätsmanagement » Menschen mit Behinderungen	
	www.dvr.de	
	www.fahrsparttraining.de	

Literatur

- 7GU – BGW kompakt, Angebote, Informationen, Leistungen für Beratungs- und Betreuungseinrichtungen
- TP-7GB – Gefährdungsbeurteilung in Beratungs- und Betreuungseinrichtungen
- RGM2 – Mobilitätsmanagement in der betrieblichen Praxis, BGW-Ratgeber
- RGM7 – Sichere betriebliche Mobilität, BGW-Ratgeber
- RGM1 – Gesundheitsworkshops in Kleinbetrieben, BGW-Ratgeber
- RGM10 – Projektmanagement, BGW-Ratgeber
- RGM12 – Moderation von Projektgruppen und Gesundheitszirkeln BGW-Ratgeber
- BGI 523 – Mensch und Arbeitsplatz
- SP Mobi16 – Wenn Mobilität zur Gefahr wird. Bericht zum Unfallgeschehen von Menschen mit Behinderungen. BGW-Forschung.
- Leitfaden für die Durchführung des Zivildienstes (www.zivildienst.org)
- Kleine ergonomische Datensammlung. Bundesanstalt für Arbeitsschutz und Arbeitsmedizin.

Gesetze, Vorschriften, Normen

- STVO: Straßenverkehrsordnung
- STVZO: Straßenverkehrszulassungsverordnung
- BO-Kraft: Betrieb von Kraftfahrzeugunternehmen im Personenverkehr
- PbefG: Personenbeförderungsgesetz
- Freistellungsverordnung zum Personenbeförderungsgesetz
- FeV: Fahrerlaubnisverordnung
- Zivildienstgesetz – ZDG: Gesetz über den Zivildienst der Kriegsdienstverweigerer
- BGV D 29 – Fahrzeuge
- G25 – Fahr-, Steuer- und Überwachungstätigkeiten
- DIN 75078 (Teile 1 und 2) – Kraftfahrzeuge zur Beförderung von Menschen mit eingeschränkter Mobilität

Kontakt

Ihre BGW

Berufsgenossenschaft für Gesundheitsdienst und Wohlfahrtspflege – BGW

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

Versicherungs- und Beitragsfragen

Tel. (01803) 670 671
Dieser Anruf kostet aus dem Festnetz der
Deutschen Telekom 0,09 Euro pro Minute.
Bei Anrufen aus den Mobilfunknetzen gelten
möglicherweise abweichende Preise.

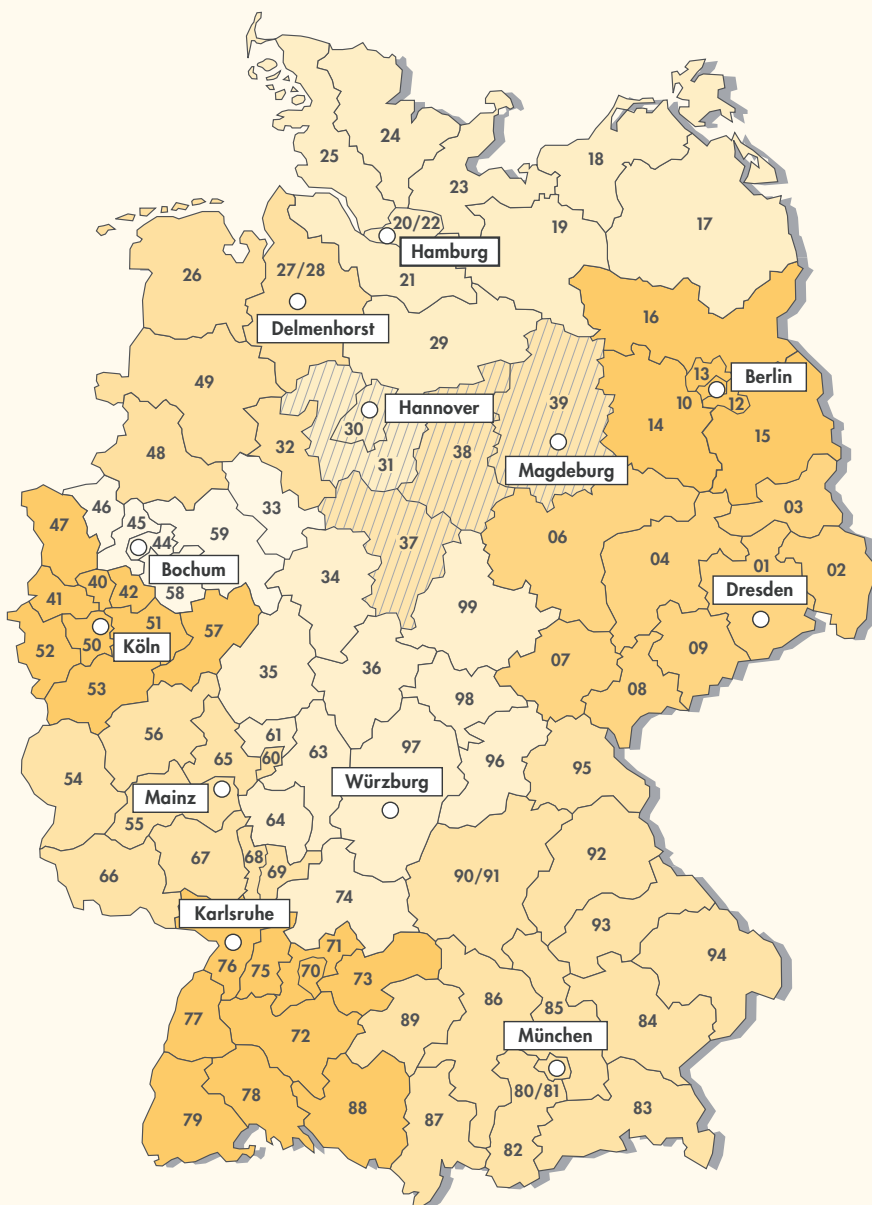
E-Mail beitraege-versicherungen@bgw-online.de

Annahme von Medienbestellungen

Tel. (040) 202 07 - 97 00
Fax (040) 202 07 - 34 97

E-Mail medienangebote@bgw-online.de

Standorte



Unsere Kundenzentren

So finden Sie Ihr zuständiges Kundenzentrum

Auf der Karte finden Sie die Städte verzeichnet, in denen die BGW mit einem Standort vertreten ist. Die farbliche Kennung zeigt, für welche Region ein Standort jeweils zuständig ist. Jede Region ist in viele Bezirke aufgeteilt. Die Nummern der Bezirke entsprechen den ersten beiden Ziffern der Postleitzahlen. Sie müssen also nur die ersten beiden Ziffern Ihrer Postleitzahl auf der Karte heraus-suchen, um zu wissen, welches Kundenzentrum der BGW für Sie zuständig ist.

Berlin • Spichernstr. 2–3 · 10777 Berlin

Prävention: Tel. (030) 896 85 - 208 Fax - 209
Rehabilitation: Tel. (030) 896 85 - 0 Fax - 525
schu.ber.z*: Tel. (030) 896 85 - 303 Fax - 501

Bochum • Universitätsstr. 78 · 44789 Bochum

Prävention: Tel. (0234) 30 78 - 401 Fax - 425
Rehabilitation: Tel. (0234) 30 78 - 0 Fax - 525
schu.ber.z*: Tel. (0234) 30 78 - 650 Fax - 651
studio 78: Tel. (0234) 30 78 - 780 Fax - 781

Delmenhorst • Fischstr. 31 · 27749 Delmenhorst

Prävention: Tel. (04221) 913 - 401 Fax - 509
Rehabilitation: Tel. (04221) 913 - 0 Fax - 525
schu.ber.z*: Tel. (04221) 913 - 701 Fax - 705

Dresden • Gret-Palucca-Str. 1 a · 01069 Dresden

Prävention: Tel. (0351) 86 47 - 402 Fax - 424
Rehabilitation: Tel. (0351) 86 47 - 0 Fax - 525
schu.ber.z*: Tel. (0351) 86 47 - 801 Fax - 840
BG Akademie: Tel. (0351) 457 - 28 00 Fax - 28 25
Königsbrücker Landstr. 4 b · Haus 8
01109 Dresden

Hamburg • Schäferkampsallee 24 · 20357 Hamburg

Prävention: Tel. (040) 41 25 - 648 Fax - 645
Rehabilitation: Tel. (040) 41 25 - 0 Fax - 525
schu.ber.z*: Tel. (040) 73 06 - 34 61 Fax - 34 03
Bergedorfer Str. 10 · 21033 Hamburg

Hannover • Anderter Str. 137 · 30559 Hannover

Außenstelle von Magdeburg
Prävention: Tel. (0511) 563 59 99 - 91 Fax - 99

Karlsruhe • Neureuter Str. 37 b · 76185 Karlsruhe

Prävention: Tel. (0721) 97 20 - 151 Fax - 160
Rehabilitation: Tel. (0721) 97 20 - 0 Fax - 525
schu.ber.z*: Tel. (0721) 97 20 - 111 Fax - 123

Köln • Bonner Str. 337 · 50968 Köln

Prävention: Tel. (0221) 37 72 - 440 Fax - 445
Rehabilitation: Tel. (0221) 37 72 - 0 Fax - 525
schu.ber.z*: Tel. (0221) 37 72 - 368 Fax - 525

Magdeburg • Keplerstr. 12 · 39104 Magdeburg

Prävention: Tel. (0391) 60 90 - 608 Fax - 606
Rehabilitation: Tel. (0391) 60 90 - 5 Fax - 625

Mainz • Göttelmannstr. 3 · 55130 Mainz

Prävention: Tel. (06131) 808 - 201 Fax - 202
Rehabilitation: Tel. (06131) 808 - 0 Fax - 525
schu.ber.z*: Tel. (06131) 808 - 324 Fax - 545

München • Wallensteinplatz 3 · 80807 München

Prävention: Tel. (089) 350 96 - 141 Fax - 149
Rehabilitation: Tel. (089) 350 96 - 0 Fax - 525
schu.ber.z*: Tel. (089) 350 96 - 610 Fax - 525

Würzburg • Röntgenring 2 · 97070 Würzburg

Prävention: Tel. (0931) 35 75 - 501 Fax - 524
Rehabilitation: Tel. (0931) 35 75 - 0 Fax - 525
schu.ber.z*: Tel. (0931) 35 75 - 700 Fax - 777

*schu.ber.z = Schulungs- und Beratungszentrum

Jahresplan Arbeitsschutz & Verkehrssicherheit

Maßnahme	Beteiligte Personen	zuständig	zu erledigen bis	Aufwand	Bemerkung
Wagen 4 und 5 auf Dreipunktsgurte uurüsten	- Fa. Uurüst Gwüth - Einsatzplanung	Leiter Technik	März 2008		
Fahrer einweisen	Frau Schulz, Herr Müller, Herr Weber	Fuhrparkleitung	April 2008	2 Stunden	2 Stunden
Fahrsicherheitstraining (nur Kleinbusse)	Alle Fahrer	Personalreferentin	April 2008	1 Tag	Rechtzeitig einladen, auf Teil- nahme von Herrn Müller achten
Tauglichkeitsprüfung neue Zivis	Betriebsarzt	Zivi-Stelle	Mai/Juni 2008		Nachhaken bei Frau Möller
Prüfung der Ausstattung/Funktionalität aller Wagen	-	Leiter Technik	wonachlich		s. Prüfliste im Fahrzeug
Workshop „Sichere Beförderung“	Alle Fahrer	Referent	August 2008		Referent bei BGW buchen unter: 040-20207-960
Durchsicht Fahrtenbücher	-	Fuhrparkleitung	Ende September 2008		s. Bericht
Hauptuntersuchung Wagen 4, 5, 8, und 11	PKA Fuhrparkleitung	Fuhrparkleitung	April, Mai, Juli und Oktober 2008	2008	2008
Wagen 8 und 11 auf Dreipunktsgurte uurüsten	- Fa. Uurüst Gwüth - Einsatzplanung	Leiter Technik	Oktober 2008		Kontrolle der Einbauten
Einweisen der Fahrer	Frau Peters, Herr Müller, Herr Schöte,	Personalreferentin	November 2008	2 Stunden	Einladung der Teilnehmer

Fahrerakte

Name, Vorname:

Postanschrift:

Telefon und E-Mail:

Führerschein Klasse

vorgelegt am:

vorgelegt bei:

Personenbeförderungsschein

vom:

vorgelegt bei:

Auszug Verkehrs-Zentralregister

vom:

vorgelegt bei:

Erste-Hilfe-Kurs

vom:

vorgelegt bei:

Tauglichkeit G 25

vom:

vorgelegt bei:

Dienstanweisung

Die Dienstanweisung „Fahrer“ habe ich erhalten am:

Erklärung

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

Ich verpflichte mich, der Dienststelle, Hr./Fr. unverzüglich mitzuteilen, wenn ich meine Fahrerlaubnis verliere. Ebenso zeige ich unverzüglich an, wenn meine körperliche oder geistige Eignung zum Führen eines Fahrzeuges (auch nur zeitweise) beeinträchtigt sind.

Datum:

Name Fahrerin/Fahrer

Unterschrift

1. Einweisen auf das Fahrzeug:

Fahrzeug: erfolgte am:

durch:

Besonderheiten:

Unterschrift:

Fahrzeug: erfolgte am:

durch:

Besonderheiten:

Unterschrift:

Fahrzeug: erfolgte am:

durch:

Besonderheiten:

Unterschrift:

Fahrzeug: erfolgte am:

durch:

Besonderheiten:

Unterschrift:

2. Einweisen in die Bedienung der Sicherungselemente:

Rampen:

Lifter (Typ angeben):

Sicherung Rollstuhl mit Bodenschienen:

Sicherung Rollstuhl mit Dreipunktgurt:

Name:

Unterschrift:

3. Ergonomisches Arbeiten:

Folgende Inhalte wurden am vermittelt durch

Fahren eines Rollstuhls

Aktivierende Begleitung und Unterstützung

Umsetzen vom Rollstuhl ins Fahrzeug

Sonstiges:

Name:

Unterschrift:

4. Fahrpraktische Fortbildung/SHT:

mit Fahrzeug:

am: in:

bei der Organisation:

Anmerkungen des Teilnehmers:

Name:

Unterschrift:

5. Workshop „Sichere Beförderung von Menschen mit Behinderungen“

Thema des Workshops: Dauer:

Trainerin/Trainer:

Anmerkungen des Teilnehmers:

Name:

Unterschrift:

Überprüfungsaudits

Unterweisung Fahrzeug

Datum: Auditor: Unterschrift:

Anmerkungen des Teilnehmers:

Unterweisung Bedienung Sicherungselemente

Datum: Auditor: Unterschrift:

Anmerkungen des Teilnehmers:

Ergonomisches Arbeiten

Datum: Auditor: Unterschrift:

Anmerkungen des Teilnehmers:

Fahrpraktische Fortbildung / Fahrsicherheitstraining

Datum: Auditor: Unterschrift:

Anmerkungen des Teilnehmers:

Teilnahme Workshop

Datum: Auditor: Unterschrift:

Anmerkungen des Teilnehmers:

Sonstiges

Datum: Auditor: Unterschrift:

Bemerkungen/Notizen:

