

Barrierefreier ÖPNV im Hohenlohekreis

Podiumsdiskussion 25. April 2008

Eduard-Knoll-Wohnzentrum

Moderation: Jens Nising

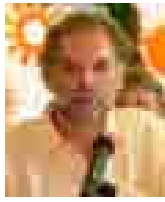


„Zukunft des barrierefreien Öffentlichen
Personennahverkehrs im Hohenlohekreis“
Podiumsdiskussion

25.04.2008 – 15.30 Uhr Ergo-Saal
mit:



Jens Nising, SWR, Moderator



Norman Weyrosta, Eduard-Knoll-Wohnzentrum, Geschäftsführer



Evelyne Gebhardt, Mitglied des Europäischen Parlaments



Dr. Inge Grässle, Mitglied des Europäischen Parlaments



Gerwin Matysiak, BSK, Geschäftsführender Vorstand



Roland Braun, Nahverkehr Hohenlohekreis, Werksleiter



Roland Rüdinger, Spedition Rüdinger, Geschäftsführer

Inhalt

Zukunft des barrierefreien Nahverkehrs im Hohenlohekreis
(3 Seiten)

BSK-Pressemitteilung „Restrisiko bei der Beförderung von
Rollstuhlfahrern“
(1 Seite)

Brief von Hemut M. Jahn, Landrat des Hohenlohekreises zum ÖPNV
(2 Seiten)

Rundschreiben des Verbandes Deutscher Verkehrsunternehmer
3/2008
(4 Seiten)

Pressemitteilung des Hamburger Verkehrsverbundes „Mitnahme von
Rollstuhlfahrer“
(2 Seiten)

Rundschreiben der Bundesanstalt für Straßenwesen „Sichere
Beförderung von Menschen im Rollstuhl“
(5 Seiten)

Verkehrsblatt Ausgabe 5/2008
(4 Seiten)

Pressekontakt:



BSK e.V.
Peter Reichert
Altkrautheimer Straße 20
74238 Krautheim
Tel.: 06294 4281 25
pressearbeit@bsk-ev.org
www.bsk-ev.org

Zukunft des barrierefreien Nahverkehrs im Hohenlohekreis

Seit Jahren bemüht sich der Landkreis zusammen mit den für den NVH – Nahverkehr Hohenlohekreis tätigen Verkehrsunternehmen verstärkt Niederflurbusse zur Beförderung mobilitätseingeschränkter Fahrgäste einzusetzen.

Seither war es üblich und möglich, dass diese Busse soviel Rollstuhlfahrer befördern, wie auf den dafür vorgesehen Flächen Platz fanden. Allerdings gab es für die mitfahrenden Rollstuhlnutzer keine Sicherheitsvorkehrungen.

Durch die EU-Richtlinie 2001/85/EG wurde u.a. auf Initiative der europäischen Behindertenverbände vorgeschrieben, dass insbesondere für sogenannte Klasse-1-Busse (Stadtlinienbusse) ein barrierefreier Zugang und eine sichere Beförderung für mobilitätseingeschränkte Personen und Rollstuhlnutzer erfolgen muss.

Deshalb schreibt die Richtlinie für Stadtlinienbusse mindestens einen Stellplatz für Rollstuhlnutzer, mit entsprechenden Sicherheitsvorkehrungen vor, der in den Zulassungspapieren eingetragen sein muss. Bei der Anschaffung und Zulassung neuer Busse wurde in der Folge nur diese Mindestanforderung erfüllt. Begründung hierfür ist in der Regel, dass durch jeden zusätzlichen Rollstuhlplatz vier Sitzplätze verloren gehen würden, und dies wirtschaftlich nicht vertretbar wäre.

In der Praxis sind nunmehr Fälle aufgetreten, bei denen mehrere Rollstuhlnutzer mit einem der EG-Richtlinie entsprechenden Bus befördert werden wollten, dieser Bus jedoch nur die Mindestanforderung erfüllte und nur mit einem entsprechenden Stellplatz ausgerüstet war. Die Fahrer der Busse haben dann die Mitfahrt von mehr als einem Rollstuhlnutzer unter Hinweis auf die STVZO abgelehnt. Die Ablehnung erfolgte auch dann wenn ausreichend Stellfläche für einen weiteren Rollstuhlfahrer vorhanden war. Diese Ablehnung einer Beförderung wurde von den Betroffenen natürlich als eine Diskriminierung von Menschen mit Behinderung empfunden

Parlamentarische Kreise, Behindertenvertreter, aber auch der Verband deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) forderten deshalb eine Änderung der Bestimmungen dahin gehend, dass auch in Bussen, die nur die Mindestanforderungen erfüllen,

weitere Rollstuhlnutzer dann mitgenommen werden dürfen, wenn ausreichende Stellflächen für diese vorhanden sind.

Diese Forderung wurde in einen Referentenentwurf zur Änderung straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften aufgenommen, zu dem in Kürze das Anhörverfahren eingeleitet wird. Bereits am 15. März diesen Jahres hat das Bundesverkehrsministerium, im Einvernehmen mit den Ländern, durch eine Veröffentlichung im Verkehrsblatt, dazu aufgefordert, es weiterhin zu ermöglichen, dass weitere Rollstuhlfahrer die befördert werden möchten, die ansonsten immer schon üblichen Stellplätze benutzen zu lassen. Allerdings umfasst diese Stellungnahme unverständlicherweise nur Busse mit Klasse 1-Zulassung, und setzt auch nur die Abstrafung durch Kontrollorgane voraus, wenn doch mehr als ein Rollstuhlfahrer befördert wird.

Problematisch bleibt jedoch die Haftungsfrage. Deshalb hat der Verband deutscher Verkehrsunternehmen die Verlautbarung im Verkehrsblatt vom 15.3.08 zwar begrüßt, empfiehlt aber seinen Mitgliedern aus Haftungsgründen weiterhin nur die Beförderung von maximal einem Rollstuhlfahrer oder den Hinweis darauf, dass die Beförderung gegebenenfalls auf eigene Gefahr des Rollstuhlfahrers erfolgt.

Zusammenfassend kann gesagt werden :

Die verbindliche Richtlinie der EU, dass in allen Klasse-1- Bussen mindestens ein Stellplatz für Rollstuhlfahrer vorzuhalten ist, ist sehr positiv zu bewerten, da sie in vielen Regionen für Rollstuhlfahrer eine Verbesserung der Zugangsmöglichkeiten zum öffentlichen Nahverkehr darstellt.

Negativ ist jedoch die Auslegung und Interpretation dieser Richtlinie, insbesondere in Verbindung mit der deutschen StvZO, in der Form, dass mindestens ein Stellplatz gleichzusetzen wäre, mit nur einem Stellplatz, und deshalb unabhängig vom Platzangebot nur ein Rollstuhlfahrer befördert werden könne.

Wir sind deshalb der Ansicht, dass auch Menschen mit Behinderung, genauso wie Menschen ohne Behinderung einen selbstverständlichen uneingeschränkten

Anspruch auf Beförderung haben. Sollte dies nicht gewährleistet sein, wäre dies ein klarer Verstoß gegen das AGG (Allgemeines Gleichstellungsgesetz).

Zahlreiche regionale Verkehrsunternehmen, z.B. in Sachsen, Niedersachsen oder Hessen haben dies verstanden und gemeinsam mit Behindertenverbänden Lösungen erarbeitet, die diesem Anspruch weiterhin gerecht werden.

Um die an sich zu begrüßende EU-Richtlinie auch im Hohenlohekreis nicht zum Nachteil von Menschen mit Behinderung werden zu lassen, bedarf es gemeinsamer Anstrengungen von Politik, Behindertenverbänden und Interessenverbänden, zu denen wir durch unsere Veranstaltung beitragen möchten.

VDV-Rundschreiben/Stadtbusse

"Restrisiko bei der Beförderung von Rollstuhlfahrern"

(bsk-hewi/bsk-pr) In seinem Rundschreiben 3/2008 vom 26.3.08 reagiert der Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) auf die Verlautbarung im Verkehrsblatt vom 15.3.08. Der VDV begrüßt zwar die Verlautbarung ausdrücklich, betont aber auch, daß im Hinblick auf mögliche Haftungsfragen ein "Restrisiko bei der Beförderung von Rollstuhlfahrern auf nicht im Standard der EU-Busrichtlinie ausgestatteten Plätzen" verbliebe.

Bis zu einer gesetzlichen Änderung will der VDV nicht uneingeschränkt dazu raten, in Bussen, die nach dem 12.2.2005 (Stichtag der EU-Busrichtlinie) zugelassen worden sind, mehr Rollstuhlfahrer mitzunehmen, als im Fahrzeugschein vermerkt und im Fahrzeug angeschrieben sind. Der VDV schlägt folgende Kennzeichnung des gesicherten Rollstuhlplatzes vor: "Dies ist ein nach der EG-Richtlinie 2001/85/EG gesicherter Stellplatz für Rollstuhlnutzer. Eine Beförderung von Rollstuhlnutzern, die nicht auf diesem Stellplatz vorgenommen wird, erfolgt auf Basis einer Verlautbarung des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (VkB1.S.138) und kann nur auf eigene Gefahr durchgeführt werden." Die VHH (Verkehrsbetriebe Hamburg-Holstein) fahren danach leider wieder genau nach der Regelung vor der Verlautbarung im Verkehrsblatt.

Nach telefonischer Auskunft von Dipl.-Ing. Thomas Remmler, Leiter der Angebotsplanung VHH, wurde die Dienstanweisung an die Fahrer sogar noch verschärft. Auch in vor Februar 2005 zugelassenen Stadtbussen wird jeweils nur ein Rollstuhlfahrer mitgenommen - obwohl diese Busse nicht von der EU-Regelung betroffen sind. Begründung: Man könne den Fahrgästen nicht erklären warum sie in einigen VHH-Bussen fahren dürften und in anderen nicht. „Es ist zu vermuten, daß andere Verkehrsunternehmen im Bundesgebiet ähnlich verfahren“ befürchtet BSK-Expertin Heike Witsch. Der BSK bittet alle Betroffenen eindringlich: Teilen Sie uns unter E-Mail heike.witsch@bsk-ev.org mit, wie die Verkehrsbetriebe in Ihrer Region die Beförderung von Rollstuhlnutzern in Stadtbussen handhaben. Eine Übersicht ermöglicht es, die verantwortlichen Politiker erneut anzusprechen.



Eduard-Knoll-Wohnzentrum GmbH
Herrn Weyrosta
Altkrautheimer Str. 21
74 238 Krautheim

Rollstuhlfahrer im ÖPNV im Lichte der EU-VO 2001/85

Sehr geehrter Herr Weyrosta,

die gestellten Fragen möchten wir wie folgt beantworten:

Belastung von Rollstuhlfahrern

Leider hat sich eine sicher gut gemeinte Vorschriftenänderung in der Praxis zum Problemfall entwickelt.

Wie Sie wissen sind wir zusammen mit den für den NVH - Nahverkehr Hohenlohekreis tätigen Verkehrsunternehmen bemüht, insbesondere auf den Krautheim betreffenden Linien, verstärkt sogenannte Niederflerbusse einzusetzen. So ist z. B. der Fuhrpark (17 Busse) der SWEG aus Dürzbach seit 2004 vollständig niederflorig und bei allen seit 2003 durch die Fa. Klädinger ersatzbeschafften Bussen (4 Busse) kam ebenfalls Niederflurtechnik zur Anwendung. Ferner lässt die NVH-Verwaltung die zwischenzeitlich bei den Kuchertal Unternehmen Betz, Binder, Metzger und Müller-Meyerle vorhandenen Niederflerbusse verstärkt auf den Diensten der Linie 19 Kitzelsau - Krautheim - Bad Mergentheim einsetzen, um auch hier die Rollstuhl-Belastung besser gewährleisten zu können.

Insbesondere bei den letztgenannten Fahrzeugen können derzeit bei gleichzeitigem Auftreten von zwei oder mehr Rolli-Fahrern die im Raum stehenden Probleme entstehen, da sie alle erst nach dem 12. Feb. 2005 und somit auf Basis der EU-VO 2001/85 zugelassen worden sind. Bei 8 derzeit in NVH-Diensten stehenden Neubau-Bussen ist in den Zulassungsunterlagen nur 1 Rollstuhl-Platz eingetragen, in zwei Fällen (Busse unter 10,50 m Länge) sogar nur 1 Rolli oder 1 Kinderwagen. Die Busse sind jeweils zur Hälfte als „Klasse 1-Bus“ oder „Klasse 2-Bus“ von der Verkehrsbehörde zugelassen worden.

Leider hilft in dieser Problematik die im „Verkehrsblatt 5/2008“ erfolgte Stellungnahme des BVM (Ifd. Nr. 37) nur bedingt weiter, da sie sich einerseits (unverständlicherweise) nur auf Busse mit „Klasse 1-Zulassung“ bezieht, andererseits derzeit lediglich die Abstrafung durch Kontrollorgane aussetzt. Da der § 34a Abs. 1 StVZO jedoch nicht geändert oder ausgesetzt ist, bestehen gegen demnach erteilte Lasten keine Rechtsmittel. Völlig ungeklärt ist in diesem Zusammenhang die Haftungsfrage, die allein durch eine Änderung des o. g. Paragraphen erreicht werden kann

Allein der Verstoß gegen das geltende Recht aus der StVZO führt zur Haftung der Verantwortlichen (Fahrer und Verkehrsunternehmer).

Grundsätzlich muss auch die Frage gestellt werden, ob durch nationale Rechtsgestaltung (z.B. Ausgestaltung der StVZO) die in der EU-VO 2001/85 erlassenen Bedingungen an die Gestaltung eines Platzes zur Rollstuhlförderung in Bussen aufgehoben werden können, da diese dort als Mindestanspruch ausgeführt sind.

Die für den ÖPNV im Hohenlohekreis zugelassenen Busse entsprechen laut Auskunft des NVH-Werkleiters alle dem zum Zulassungszeitpunkt gültigen Nationalen- und EU-Bestimmungen sowie den Fördervoraussetzungen des Landes Baden-Württemberg.

Die Forderung nach grundsätzlich mehr als einem EU-konformen Rollstuhlfeld im NVH-Bus steht im deutlichen Gegensatz zu den übrigen Aufgaben des NVH-Busdienstes, da für jeden zusätzlichen Rollstuhlfeld als Folge seiner vorgegebenen Ausgestaltung 4 Sitzplätze verloren gehen. Da diese Fläche wegen ihrer Maße nicht als Stehplatzfläche gemäß der gleichen EU-VO gilt (fehlende Haltemöglichkeiten), geht diese Anzahl an der Gesamt-Kapazität verloren, auch wenn kein Rollstuhl im Bus ist.

Ein zusätzliches Problem stellen aus Sicht der NVH-Werkleitung die Maße des EU-Rollstuhls dar, mit 1300 bis 1500 mm Länge, 60 bis 80 mm Breite und 300 kg Gewicht. Diese haben i. d. R. kaum Ähnlichkeit mit den in Krautheim zur Beförderung anstehenden Rollstühlen.

Die Frage nach der tatsächlichen Rollstuhlförderungskapazität eines ÖPNV-Busses (auch im EOK) kann also ausschließlich durch den Gesetzgeber, ggf. in Verbindung mit den Fahrzeugherstellern, geregelt werden, wobei Lösungen zu finden sind, bei denen aktuell nicht genutzte Rollstuhlfelder als Fahrgastplätze den übrigen Fahrgästen zur Verfügung stehen.

Nahverkehrsplan

Nach § 12 des ÖPNVG sind bei der Aufstellung des Nahverkehrsplanes die Gemeinden, Regionalplanung, Straßenhaushaltsräte, Verkehrsunternehmer usw. zu beteiligen. Soweit Behindertenbeauftragte oder Behindertenbeiräte der Aufgabenträger vorhanden sind, sind diese anzuhören. Andere Stellen können beteiligt werden.

Bei einer anstehenden Fortschreibung des Nahverkehrsplans werden wir diese Vorschriften beachten und zu diesem Zeitpunkt entscheiden, welche anderen Stellen beteiligt werden sollen.

Die in der Beantwortung Ihrer Anfrage aufgetretene Verzögerung bitte ich mit Blick auf die für alle Parteien sicherlich nicht leichte Thematik zu entschuldigen.

Mit freundlichen Grüßen


Helmut M. Jahn



Rundschreiben Nr. 3 /2008

(VPKV) Mitglieder im Personenkraftverkehr

Thema: Verkehr R4 Ba
 Erste Ausarbeitung: 619.31/17
 Erster Ansprechpartner: Stefan Bahrenberg
 Telefon: (07 21) 5 79 79 – 1 43
 Fax: (07 21) 5 79 79 – 8 43
 E-Mail-Adresse: bahrenberg@vkv.de
 Datum: 28. März 2008

Beförderung von mehreren Rollstuhlfahrern in Klasse I-Bussen (Stadtbusse) – Verkehrsblattverlautbarung (VkBli. 2008 S. 138) des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS)

Das BMVBS nimmt in der Verkehrsblattverlautbarung zur Frage der Beförderung von mehr als einem Rollstuhlfahrer in Stadtbussen zum ersten Mal ausführlich Stellung. Aus Sicht des VDV sind die dabei gefundenen Ansätze richtig und in der Sache zielführend. Dennoch bedarf es dringend weiterer Umsetzungsschritte, um das Problem der Beförderung mehrerer Rollstuhlfahrer in Stadtbussen endgültig und praxissgerecht zu lösen.

Sehr geehrte Damen und Herren,

das BMVBS äußert sich in der Verkehrsblattverlautbarung vom 15. März 2008 (Nr. 37, Heft 5/2008, VkBli. 2008 S. 138) zu der in jüngster Vergangenheit vielfach diskutierten Frage der Beförderung von Rollstuhlfahrern, die nicht auf einem im Standard der Richtlinie 2001/85/EG (sog. „EU-Busrichtlinie“) ausgestatteten Rollstuhlstellplatz befördert werden können. Die Verkehrsblattverlautbarung liegt diesem Schreiben als **Anlage** bei. Der VDV berichtete seinerzeit ausführlich über den Sachstand mit VDV-Rundschreiben (VPKV) Nr. 10/2007 vom 19. September 2007.

Der VDV begrüßt die Verlautbarung des BMVBS ausdrücklich. Die Verlautbarung zeigt einen praxissgerechten und den Interessen aller Betroffenen gerecht werdenden Weg für die Lösung auf, der im Verfahren zur Änderung der einschlägigen Vorschriften weitergegangen werden sollte. Dennoch müssen aus Sicht des VDV notwendig weitere Schritte folgen. Im Hinblick auf mögliche Haftungsfragen vermag die Verkehrsblattverlautbarung nicht alle aufgeworfenen Fragen zu klären und ein Restrisiko bei der Beförderung von Rollstuhlfahrern auf nicht im Standard der EU-Busrichtlinie ausgestatteten Plätzen verbleibe. Aus Sicht des VDV ist insbesondere deshalb eine zügige Änderung der Vorschriften selbst - wie sie vom BMVBS angekündigt wird - erforderlich.

Rechtliche Bewertung durch die Hauptgeschäftsstelle

Für das im Linienverkehr tätige Verkehrsunternehmen schreiben § 13 BOKraft, § 2 VO-ABB und § 22 PBefG eine Pflicht zur Beförderung fest. Diese Pflicht besteht, soweit sie

nicht von anderen Vorschriften ausgeschlossen wird. Einen solchen Ausschluss enthält § 34a Abs. 1 StVZO, wonach in Kraftomnibussen nicht mehr Personen befördert werden dürfen als im „Fahrzeugschein Plätze eingetragen sind und die im Fahrzeug angegebenen Zahlen der Sitzplätze, Stehplätze und Stellplätze für Rollstühle“ ausweisen. Die Beförderungspflicht im Hinblick auf Fahrgäste mit Rollstühlen richtet sich somit nach der im Fahrzeugschein und im Fahrzeug ausgewiesenen Kapazität des jeweiligen Busses. Sie gibt die Grenze an, über die hinaus nicht mehr befördert werden darf. Diese Begrenzung wird insbesondere sichergestellt durch die Vorschrift des § 69a Abs. 3 Nr. 5 i. V. m. § 34a Abs. 1 StVZO, welche den Tatbestand einer Ordnungswidrigkeit bei Überschreitung der Kapazität regelt und mit Bußgeld bewehrt ist (siehe Lfd. Nr. 201 u. 202 der Bußgeldkatalog-Verordnung).

Mit der nunmehr vorgelegten Verkehrsblattverlautbarung wird § 34a Abs. 1 StVZO jedoch nicht außer Kraft gesetzt oder geändert. Die Vorschrift hat nach wie vor Gültigkeit.

Eine Änderung von § 34a StVZO kann nur durch eine entsprechende Änderung der StVZO herbeigeführt werden. Zwar ist das BMVBS gemäß § 6 Abs. 1 Nr. 2 Straßenverkehrsgesetz (StVG) ermächtigt, eine solche Änderung herbeizuführen. In der zuvor genannten Vorschrift zwingend vorgeschrieben ist allerdings auch die Zustimmung des Bundesrates. Ohne diese Mitwirkung des Bundesrates ist gemäß Art. 80 Abs. 2 GG i. V. m. § 6 Abs. 1 Nr. 2 StVG eine Änderung des § 34a StVZO nicht herbeizuführen. Diese notwendige Beteiligung des Bundesrates wird auch nicht durch das für die Verkehrsblattverlautbarung eingeholte Einvernehmen der Länder ersetzt. Die Verkehrsblattverlautbarung enthält demnach keine Änderung des nach wie vor gültigen § 34a Abs. 1 StVZO.

Die Verkehrsblattverlautbarung ist vielmehr als sog. Verwaltungsvorschrift anzusehen. Verwaltungsvorschriften sind allgemeine Anordnungen einer übergeordneten Behörde gegenüber den nachgeordneten Behörden. Diese Anordnungen sollen innerhalb der Verwaltung gelten, um eine einheitliche Verwaltungspraxis zu erreichen. Inhaltlich können Verwaltungsvorschriften vor allem Organisationsfragen regeln oder eine Entscheidungsrichtung vorgeben. Dabei entfalten Verwaltungsvorschriften in der Regel aber keine Außenwirkung und sind als sog. Innenrecht anzusehen. Auch die Gerichte können grundsätzlich bei ihrer Entscheidungsfindung von den Regelungen in den Verwaltungsvorschriften abweichen.

Eine anerkannte Ausnahme wird insbesondere für die sog. normkonkretisierenden Verwaltungsvorschriften angenommen. Sie besitzen eine eingeschränkte, auch von den Gerichten zu beachtende, Bindungswirkung. Solche normkonkretisierenden Verwaltungsvorschriften sind beispielsweise die Technischen Anleitungen Luft (TA-Luft) bzw. Lärm (TA-Lärm). In der vorliegenden Verkehrsblattverlautbarung ist jedoch keine normkonkretisierende Verwaltungsvorschrift im zuvor beschriebenen Sinne zu sehen. In ihr wird nicht die Norm konkretisiert, sondern im Wesentlichen die Änderung des § 34a Abs. 1 StVZO angekündigt, die – wie zuvor beschrieben – der förmlichen Zustimmung des Bundesrates bedarf.

Das BMVBS bittet ferner schon jetzt in der dort beschriebenen Art und Weise zu verfahren (VkBf. S. 139, IV Lösung). Ergebnis dieses Hinweises für die Praxis der ausführenden

Behörden wird sein: Die zuständigen Behörden würden es nicht mehr mit einem Ordnungswidrigkeitenverfahren ahnden, wenn sie einen zweiten Rollstuhlfahrer in einem Bus anträfen, der nur über eine Kapazität von einem Rollstuhlplatz laut Fahrzeugschein und Anschlag im Fahrzeug verfügt.

Dieses insoweit begrüßenswerte Ergebnis wird jedoch getrübt von einer auch durch die Verkehrsblattverlautbarung nicht geklärten Unsicherheit in Haftungsfragen, die allerdings auch nur durch eine Änderung des § 34a StVZO beseitigt werden kann.

Wie zuvor beschrieben, besitzt § 34a Abs. 1 StVZO nach wie vor Gültigkeit, auch wenn das BMVBS die Ahndung von Verstößen mit der Verlautbarung ausgesetzt hat. § 34a StVZO hat neben seiner Funktion, die Überladung eines Kraftomnibusses zu verhindern, die Folge, dass er einen Maßstab setzt, der für die Bewertung der im Verkehr üblichen Sorgfalt im Hinblick auf die Beförderung von Rollstuhlfahrern in Kraftomnibussen gilt. Dieser Maßstab besteht darin, dass eine Verletzung der Sorgfalt dann angenommen wird, wenn über die im Fahrzeugschein und im Fahrzeug ausgewiesene Kapazität hinaus Rollstuhlfahrer befördert werden. Kommt nunmehr einer der Fahrgäste infolge dieser Verletzung zu Schaden, könnte allein der zuvor beschriebene Verstoß gegen § 34a StVZO zu einer Haftung der Verantwortlichen führen, weil mit dem Sorgfaltsverstoß gleichzeitig fahrlässiges Verhalten als indiziert angesehen werden konnte.

Mit der Verkehrsblattverlautbarung ist dieses Risiko zwar deutlich minimiert worden, weil diese dann als wirksames Verteidigungsmittel in einem möglichen Rechtsstreit entgegengehalten werden könnte. Argument wäre dann, dass der Ordnungsgeber (das BMVBS) selbst den Maßstab des § 34a Abs. 1 StVZO nicht mehr gelten lassen will. Erfolgreich kann dieses Argument aber nur sein, wenn der zuständige Richter den Inhalt der Verlautbarung auch zur Bewertung zulässt. Eine Verpflichtung zur Einbeziehung einer Verwaltungsvorschrift besteht für den Richter nicht (s. o.). Im vorliegenden Fall kann dieses Risiko als gering erachtet werden, weil die Verlautbarung im Amtlichen Teil des Verkehrsblattes veröffentlicht wurde und (mit IV. Lösung, 1. und 2., S. 139 f.) fahrzeug- und betriebsbezogene Hinweise gibt, die an die Unternehmen selbst adressiert sind.

Gleichwohl kann ein gewisses Restrisiko in dieser Frage nicht ausgeschlossen werden. Letztlich hinge es entscheidend davon ab, ob der zur Entscheidung berufene Richter den Inhalt der Verkehrsblattverlautbarung, soweit diese fahrzeug- bzw. betriebsbezogen (VkB1, S. 139 f., IV. Lösung 2. und 3.) die Mitnahme eines weiteren Rollstuhlfahrers erlaubt, für die Bewertung des anzulegenden Sorgfaltsmaßstabes gelten lässt.

Empfehlung der Hauptgeschäftsstelle:

Mit Blick auf das zuvor geschilderte haftungsrechtliche Restrisiko kann die Hauptgeschäftsstelle zum gegenwertigen Zeitpunkt nicht uneingeschränkt dazu raten, in Bussen, die nach dem 12. Februar 2005 (Stichtag der EU-Busrichtlinie) zugelassen worden sind, mehr Rollstuhlfahrer mitzunehmen, als im Fahrzeugschein vermerkt und im Fahrzeug angeschrieben sind. Dies gilt zumindest bis zur Änderung des § 34a StVZO, wie sie in der Verkehrsblattverlautbarung angekündigt wird.

Wenn die Beförderung weiterer Rollstuhlfahrer ermöglicht wird, sollten zur Minimierung des zuvor beschriebenen Restrisikos **weitere Maßnahmen** vorgenommen werden, die über den Inhalt der Verkehrsblattverlautbarung hinausgehen.

Die in der Verkehrsblattverlautbarung (S. 140) unter IV. Lösung, 2. Fahrzeugbezogen, 2.3 beschriebene **Kennzeichnung der vorhandenen Rollstuhlplätze sollte erweitert werden** und folgenden Wortlaut enthalten:

„Dies ist ein nach der EG-Richtlinie 2001/85/EG gesicherter Stellplatz für Rollstuhlnutzer. Eine Beförderung von Rollstuhlnutzern, die nicht auf diesem Stellplatz vorgenommen wird, erfolgt auf Basis einer Verlautbarung des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (VkBfL 2008 S. 138) und kann nur auf eigene Gefahr durchgeführt werden.“

Gleichzeitig sollten die Fahrer angewiesen werden, Rollstuhlfahrer, die nicht auf den Rollstuhlplätzen im Standard der EC-Richtlinie 2002/85/EG befördert werden, **auf diese Kennzeichnung ausdrücklich hinzuweisen**.


Im Übrigen sollte von der Möglichkeit Gebrauch gemacht werden, Nutzer von klappbaren Rollstühlen, deren Behinderung dies zulässt, auf den für mobilitätsbehinderte Fahrgäste vorgesehenen Plätzen zu befördern, wenn der Rollstuhlplatz nach EU-Busrichtlinie besetzt sein sollte (siehe VkBfL 2008 S. 139 f, IV. Lösung Punkt 3.1).

Ferner ist der allgemeine Grundsatz des § 14 Abs. 3 Nr. 4 BOKraft und § 4 Abs. 3 Satz 5 VO-ABB zu beachten, wonach sich der Fahrgast stets einen festen Halt zu verschaffen hat. Zu bedenken dabei ist, dass dieser Grundsatz dann durchbrochen wird, wenn der Fahrgast sich diesen Halt offensichtlich nicht verschaffen kann. Dies bedeutet, dass der Fahrer gemäß § 13 Satz 2 BOKraft einen solchen zur Sicherheit des Betriebs und der anderen Fahrgäste von der Beförderung ausschließen kann.

Weiterhin unbedenklich ist die Mitnahme von mehreren Rollstuhlfahrern in Bussen, die vor dem Stichtag (13. Februar 2005) der EU-Busrichtlinie zugelassen worden sind und keine Kapazitätsbegrenzungen für Rollstuhlfahrer im Fahrzeugschein oder im Fahrzeug aufweisen. Für diese gilt nur die Beachtung des zuvor geschilderten allgemeinen Grundsatzes des § 14 Abs. 3 Nr. 4 BOKraft und § 4 Abs. 3 Satz 5 VO-ABB.

Sobald die angekündigte Änderung der StVZO umgesetzt wird oder andere Entwicklungen zum Thema zu berichten sind, werden wir Sie umgehend informieren.

Mit freundlichen Grüßen



Prof. Dr.-Ing. Adolf Müller-Hellmann
Hauptgeschäftsführer

Anlage (Den Mehrstücken liegt die Anlage nicht bei)

Pressemitteilung

Hamburger
Verkehrsverbund GmbH
Steindamm 94
D-20099 Hamburg
E-mail: presse@hvv.de
Internet: www.hvv.de

Pressestelle: Ina Luderer
Telefon: (0 40) 32 57 75 - 128
Telefax: (0 40) 32 57 75 - 819

18. April 2008

Mitnahme von Rollstuhlfahrern in Bussen des HVV

Der HVV hat sich in Abstimmung mit dem Senatskoordinator für die Gleichstellung behinderter Menschen Hamburgs sowie Vertretern der Hamburger Landesarbeitsgemeinschaft für behinderte Menschen e. V. und den Busunternehmen auf eine einheitliche Regelung zur Mitnahme von Rollstuhlfahrerinnen und -fahrern in den Bussen geeinigt:

- In den älteren Bussen bis Baujahr 2005 werden ab 1. Mai 2008 wieder von allen Verkehrsunternehmen mehrere Rollstuhlfahrer mitgenommen. Diese Fahrzeuge sind an den weißen Piktogrammen im Einstiegsbereich zu erkennen (Abbildung 1).
- Vorerst kann in den neuen Fahrzeugen ab Baujahr 2005 auch weiterhin jeweils nur ein Rollstuhlfahrer mitgenommen werden. In den XXL-Bussen stehen jeweils zwei Plätze für Rollstuhlfahrer zur Verfügung. Diese Busse sind mit blauem Piktogramm gekennzeichnet (Abbildung 2). Nach geltender Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung ist eine Mitnahme von mehr als einem Rollstuhl nur mit erheblichen Haftungsrisiken bei einem Unfall für Verkehrsunternehmen und/oder Rollstuhlbenutzer möglich.

Das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) plant deshalb, kurzfristig die Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung zu ändern, damit auch in den neuen Fahrzeugen wieder mehrere Rollstuhlbenutzer befördert werden können.

Hintergrund:

Seit dem letzten Jahr werden nur noch so viele Rollstuhlfahrer befördert, wie Rollstuhl-Aufstellplätze in den Fahrzeugpapieren der Busse vermerkt sind. In neueren Fahrzeugen ist dies im Regelfall nur noch ein Platz. Hintergrund ist die Aufnahme der Vorschriften einer EU-Richtlinie in die deutsche Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung. Die EU-Richtlinie definiert die allgemeinen Sicherheitsanforderungen an Busse und Rollstuhlplätze und ist seit 2005 verbindlich.

Abbildung 1: Beförderung von mehreren Rollstühlen



Abbildung 2: Beförderung von nur einem Rollstuhl – Ausnahme XXL-Bus



F4-ju ROLL

Bundesanstalt für Straßenwesen • Postfach 10 01 50 • D-51401 Bergisch Gladbach

04.05.2006

Durchwahl 43-643

Telefax 43-676

e-mail: seock@bast.de

AOK Baden-Württemberg
Hauptverwaltung
Herrn Klaus Neumann und
Herrn Clemens Pilling
Postfach 10 29 54
70025 Stuttgart

AOK Allgäu-Oberschwaben
Bezirksdirektion der AOK Baden-
Württemberg
Frau Alexandra Schmid
Postfach 1130
88181 Ravensburg

nachrichtlich:

Malteser Hilfsdienst gGmbH
Schützenstr. 54
88212 Ravensburg

Arbeiter-Samariter-Bund
Landesverband
Baden-Württemberg e.V.
Bockelstr. 146
70619 Stuttgart

Johanniter-Unfall-Hilfe e.V.
Landesverband Baden-Württemberg
Trochleifinger-Straße 6
70567 Stuttgart

Malteser-Hilfsdienst e.V.
Austr. 141
74076 Heilbronn

DRK-Landesverband
Baden-Württemberg e.V.
Postfach 50 08 69
70338 Stuttgart

Verband des Württembergischen
Verkehrsgewerbes e.V.
Postfach 60 05 67
70305 Stuttgart

Verband des Verkehrsgewerbes
Nordbaden e.V.
Orchideenweg 23
68782 Brühl

Verband der Taxi- und
Mietwagenunternehmen
Region Stuttgart e.V.
Postfach 11 22
70341 Stuttgart

Verband des Verkehrsgewerbes
Südbaden e.V.
Postfach 16 01
79016 Freiburg

Brabenerstraße 43
51401 Bergisch Gladbach
Postfach 10 01 50
51401 Bergisch Gladbach
Telefon: 0 22 04 / 43 - 0
Telefax: 0 22 04 / 43 - 676
Internet: www.bast.de

Sichere Beförderung von Menschen sitzend im Rollstuhl in Behindertentransportwagen (BTW)

**hier: Stellungnahme der BAST zu den Informationsrundschriften der AOK
Baden-Württemberg**

- Anlagen: 1. Rundschreiben der AOK Baden-Württemberg vom 07.01.2005
2. Anfrage der AOK Baden-Württemberg zur Vereinbarung über die Durchführung spezieller Krankenfahrten (Rollstuhltransport) vom 14.03.2006

Sehr geehrte Damen und Herren,

die AOK Baden-Württemberg informiert mit den in der Anlage beigefügten Schreiben verschiedene Fahrdienste und nimmt dabei Bezug auf Forschungsergebnisse der Bundesanstalt für Straßenwesen (BAST). Bedauerlicherweise werden dabei Sachverhalte missverständlich wiedergegeben und die Forschungsergebnisse der BAST falsch interpretiert. Aufgrund der hieraus gezogenen für die Mobilität von Rollstuhlnutzern sicherheitsabträglichen Schlussfolgerungen, sieht sich die BAST veranlasst, Stellung zu nehmen und die Sachverhalte richtig darzustellen.

Allgemeine Anmerkungen:

In Deutschland werden täglich viele hunderttausend Menschen mit Behinderungen im Rollstuhl sitzend in Kraftfahrzeugen befördert. Dabei kommen bei der unvollständigen Beförderung durch professionelle Fahrdienste sogenannte Behindertentransportkraftwagen (BTW) zum Einsatz. Die Menschen mit Behinderungen werden häufig sitzend in ihrem Rollstuhl befördert, weil der Rollstuhl über speziell an die Behinderung angepasste Sitzschalen oder Polster verfügt und weil daher ein Umsetzen des Behinderten auf einen Fahrzeugsitz mehr Risiken birgt, als die Beförderung sitzend im Rollstuhl.

Untersuchungen der BAST haben gezeigt, dass die herkömmlichen Rollstuhlrückhaltesysteme und Personenrückhaltesysteme häufig nicht optimal benutzt werden und teilweise auch aufgrund der Rollstuhlkonstruktion nicht optimal benutzt werden können. Bei Crashtests hat die BAST dann nachgewiesen, dass durch fehlerhafte Benutzung der herkömmlichen Rückhaltesysteme von einer erhöhten Gefährdung der Fahrzeuginsassen (sowohl der Rollstuhlinnsassen als auch anderer Fahrzeuginsassen) auszugehen ist. Diese Aussage ist sowohl für Faltrollstühle als auch für Elektrorollstühle gültig.

Um die Sicherheit der Menschen mit Behinderungen, die im Rollstuhl sitzend befördert werden, maßgeblich zu erhöhen, wurde unter Mitwirkung der BAST ein Rollstuhl- und Personenrückhaltesystem entwickelt, das folgende Anforderungen erfüllt:

- Einfache, schnelle und vor allem verwechslungsfreie Befestigung des Rollstuhl-Rückhaltesystems am Rollstuhl
- Optimaler und fehlbedienungsfreier Verlauf des Beckengurtes (Personen-Rückhaltesystem)
- Einsatz eines Diagonalgurtes (Schulterschräggurtes) zur ergänzenden Sicherung des Kopfes und des Oberkörpers (Personen-Rückhaltesystem)
- Kontrollierter Kraftfluss vom Personen-Rückhaltesystem in das Rollstuhl-Rückhaltesystem zur Reduktion der Belastung des Rollstuhls.

Die maßgebliche Erhöhung der Sicherheit war dadurch zu erreichen, dass erstmalig der Rollstuhl als Teil-System des gesamten Rückhaltesystems Berücksichtigung fand. Um diese Verbesserung zu erreichen, muss der Rollstuhl über ein sogenanntes Kraftknotensystem verfügen, das entweder vom Rollstuhlhersteller serienmäßig verbaut wird oder (z.B. über ein Sanitätshaus) an einem vorhandenen Rollstuhl nachgerüstet werden kann. Die Erkenntnisse sind in die Überarbeitung der seit dem 1. Oktober 1999 geltenden DIN 75078 Teil 2 eingeflossen, die sowohl Anforderungen an das Fahrzeug (BTW) und seit der Überarbeitung auch Anforderungen an den Rollstuhl (Kraftknotensystem) stellt. Eine optimale Schutzwirkung kann nur erreicht werden, wenn sowohl Fahrzeug als auch Rollstuhl den Anforderungen der DIN 75 078 Teil 2 genügen.

Bei den Anforderungen der DIN handelt es sich zwar lediglich um technische Regeln mit Empfehlungscharakter. Diese werden in der richterlichen Praxis jedoch herangezogen, um das Maß der im Verkehr erforderlichen Sorgfalt zu bestimmen. Die Einhaltung des durch die DIN festgelegten Standards ist gleichbedeutend mit der Einhaltung der im Verkehr erforderlichen Sorgfalt. Ein Verhalten, welches diesen Standard erfüllt, gilt grundsätzlich als pflichtgemäß und ein Nicht-Einhalten als sorgfaltswidrig.

Stellungnahme zum Rundschreiben der AOK Baden-Württemberg vom 07.01.2005 (Anlage 1):

- 1) Ein Kraftknotensystem dient nicht nur zur „Fixierung“ des Rollstuhls im BTW. Die Vorteile eines DIN-gerechten Kraftknotensystems wurden bereits oben in den allgemeinen Anmerkungen dargestellt.
- 2) Schwere Verletzungen von Fahrzeuginsassen treten im realen Unfallgeschehen vorrangig bei einer Frontal- oder Seitenkollision auf. Im Bereich der Unfälle mit schweren oder tödlichen Insassenverletzungen weisen Heckkollisionen oder Überschläge einen sehr geringen Anteil auf. Die Bewegungsenergie während der Rebound-Phase (Rückschleuder-Bewegung) des Insassen bei einem schweren Frontalaufprall ist deutlich geringer als in der Vorverlagerungsphase des Insassen. Rückhaltesysteme, die optimal benutzt worden sind, leisten nachweislich einen sehr großen und entscheidenden Beitrag zur Minderung der Verletzungsfolgen der Insassen.

Eine stabile und separat am Fahrzeug befestigte Kopf- und Rückenstütze würde im Falle eines sehr schweren Heckaufpralls die Sicherheit der Insassen im Rollstuhl erhöhen. Es sind wären jedoch hierfür erhebliche Umbaukosten zu veranschlagen, die die Kosten für die Rückhaltesysteme, die bei einer Frontal- oder Seitenkollision Schutz bieten, deutlich übertreffen. Unter Berücksichtigung dieses Sachverhaltes und der Tatsache, dass schwere Verletzungen hauptsächlich bei Frontal- und Seitenkollisionen auftreten, ergibt sich für Maßnahmen zum Schutz bei Frontal- und Seitenkollisionen (Rückhaltesysteme, Kraftknotensysteme) ein sehr gutes Nutzen-Kosten-Verhältnis im Vergleich zu Maßnahmen beim Heckaufprall (Kopf- und Rückenstütze).

Auch die DIN 75 078 Teil 2 hat diesen Sachverhalt gewürdigt, indem dort der Kraftknoten definiert und entsprechende Prüfanforderungen beschrieben sind. Eine Kopf- und Rückenstütze wird in der DIN jedoch lediglich definiert, aber es werden gegenwärtig keine konkreten Prüfanforderungen an diese gestellt.

- 3) Rollstuhlhersteller lehnen seit Einführung der DIN 75 078 Teil 2 und dem Kraftknotensystem grundsätzlich nicht mehr die Beförderung von Menschen sitzend im Rollstuhl ab. Dieses ist unabhängig davon, ob es sich um einen Fall- oder Elektrorollstuhl handelt.
- 4) Es ist nicht zutreffend, dass Kraftknoten für Rollstühle nach der derzeitigen Rechtslage keine Leistung der gesetzlichen Krankenversicherung darstellen. Vielmehr zeigt die uneinheitliche Bewilligungspraxis der gesetzlichen Krankenkassen deutlich, dass die Rechtslage zur Zeit unklar ist. Auch in der Rechtsprechung ist umstritten, ob der Kraftknoten ein Hilfsmittel der gesetzlichen Krankenversicherung ist. Bislang liegen allerdings erst einige wenige (unterinstanzliche) Urteile zu dieser Frage vor. Eine Entscheidung des Bundessozialgerichts zur Hilfsmittelleigenschaft von Kraftknoten, die eine entsprechende Aussage zur „derzeitigen Rechtslage“ ertauschen würde, ist bisher noch nicht ergangen.

Die bereits vorliegenden Urteile zum Kraftknoten hatten vorwiegend Fallgestaltungen zum Gegenstand, in denen die Kläger mit Hilfe des Kraftknotens zu einer Werkstatt für behinderte Menschen (WfbM) befördert werden wollten. Das LSG Mainz (Urteil vom 19.08.2005, Az. L 1 KR 42/04) und das SG Würzburg (Beschluss vom 20.07.2005, Az. S 15 KR 234/05) lehnten bei einer derartigen Fallkonstellation die Gewährung des Kraftknotens ab, weil die Beförderung zur Arbeitsstätte von der Leistungspflicht der Krankenkasse nicht umfasst sei. Das Verwaltungsgericht Stuttgart hat die Leistungspflicht der gesetzlichen Krankenversicherung allerdings bei einer entsprechenden Fallkonstellation durch Urteil vom 13.01.2004 (Az. 12 K 1648/03) bejaht.

Der Bundesverband für Körper- und Mehrfachbehinderte vertritt in seinem Musterwiderspruch die Rechtsauffassung, dass sich die Leistungspflicht der Krankenkasse danach richtet, zu welchem konkreten Zielort (Schule, Arzt, WfbM) der Mensch mit Behinderung befördert werden müsse (vgl. http://www.bvkm.de/0-10/recht_argumentationshilfen/kraftknoten/index.html). Dabei ist insbesondere für den Schulbesuch höchstrichterlich anerkannt, dass dieser zu den elementaren Lebensbedürfnissen zählt (vgl. Urteile des BSG vom 22.07.1981 (Az. 3 RK 56/80); 26.05.1983 (Az. 8 RK 32 / 82)). Es ist deshalb Aufgabe der Krankenkassen, den Besuch der Schule durch die Gewährung entsprechender Hilfsmittel sicherzustellen. Dementsprechend hat auch die Beratungspraxis des Bundesverbandes für Körper- und Mehrfachbehinderte gezeigt, dass die gesetzlichen Krankenversicherungen den Kraftknoten für Schulkinder regelmäßig bewilligen.


- 5) Die Weigerung der AOK, eigene Rollstühle mit Kraftknotensystem ausstatton zu lassen, führt zu der Situation, dass behinderte Menschen weiterhin ohne dieses System sitzend im Rollstuhl befördert werden. In einem solchen Fall wird das höhere Sicherheitsniveau, das durch die DIN 75 078 Teil 2 auch im juristischen Sinne als Stand der Technik zu verstehen ist, nicht erreicht werden können.

Stellungnahme zur Anfrage der AOK Baden-Württemberg zur Vereinbarung über die Durchführung spezieller Krankenfahrten (Rollstuhltransport) vom 14.03.2006 (Anlage 2):

- 1) Die BASI hat in den durchgeführten Crashtests eindeutig nachweisen können, dass Rollstühle (sowohl Fall- als auch E-Rollstühle) mit Kraftknotensystem ein deutlich größeres Schutzpotential für die Insassen bieten, als vergleichbare Rollstühle, die nach herkömmlicher Methode gesichert worden sind.
- 2) Rollstühle, die nach herkömmlicher Methode gesichert worden sind, sind bei den Crashtests der BASI mit einer Maximalverzögerung von 12 g (12-fache Erdbeschleunigung) geprüft worden. Dabei traten aufgrund der ausschließlichen Beckengurtsicherung des Insassen (Klappmesser-Effekt) sehr hohe Belastungen des Kopfes auf. Vergleichbare Rollstühle, die mit Kraftknoten gesichert waren, wurden mit bis zu 24 g gefestet. Dabei zeigte sich, dass selbst bei dieser deutlich erhöhten simulierten Unfallschwere – aufgrund des 3-Punkt-Gurtes, der mittels Kraftknoten zur Verfügung gestellt wird – wesentlich geringere Kopfbelastungen des Insassen auftreten.
- 3) Bei den Crashtests der BASI gab es keine Hinweise, dass durch den Kraftknoten erhöhte Belastungen der Halswirbelsäule auftreten. Hingegen zeigen die Crashtests der BASI, dass bei herkömmlicher Sicherung ohne Kraftknoten erhöhte bis kritische Insassenbelastungen auftreten.
- 4) Bei vergleichenden Crashversuchen der BASI wurde festgestellt, dass die Belastungen des Insassen und des Rollstuhls durch den Kraftknoten deutlich reduziert werden.

Es sei ferner darauf hingewiesen, dass es keine Anhaltspunkte gibt, dass eine Liegendfahrt in einem Krankentransportwagen (KTW) – als Alternative zur Beförderung sitzend im Rollstuhl mit Kraftknotensicherung – sicherer sei. Vielmehr ist festzuhalten, dass es für die Bewertung der Sicherheit von Menschen, die liegend in einem Kraftfahrzeug befördert werden, weder ein geeignetes Messmittel (Crashtest-Dummy), noch biomechanische Bewertungs- bzw. Schutzkriterien gibt. Aufgrund dieser Tatsache ist davon auszugehen, dass die Rückhaltssysteme einer KTW-Trage im besten Fall auf die Crashfestigkeit hin ausgelegt worden sind. Auf die biomechanische Belastungsfähigkeit eines Menschen kann eine KTW-Trage heute (mangels Wissen) nicht ausgelegt worden sein. Vor diesem Hintergrund ist aus Sicht der Sicherheit des Insassen eine Beförderung sitzend im Rollstuhl entsprechend den Anforderungen der DIN 75 07B Teil 2 einer Beförderung liegend auf einer KTW-Trage vorzuziehen.

Mit freundlichen Grüßen
Im Auftrag


(Dipl.-Ing. Andre Seeck)
Reglerungsdirektor

**Bundesministerium für Verkehr,
Bau und Stadtentwicklung**



Verkehrsblatt

**Amtsblatt des Bundesministeriums für Verkehr,
Bau und Stadtentwicklung der Bundesrepublik Deutschland**

5

2008

- umgebaut sein. Dies muss durch eine Bescheinigung der Klassifikationsgesellschaft bestätigt sein. Die laufende Klasse ist nicht erforderlich.
- b) entweder einen Doppelboden mit einer Höhe von mindestens 500 mm und eine Schotlenleitung haben, die gewährleistet, dass das Schiff bei Flutung von zwei abgaben berichtsbaren wasserdichten Abteilungen nicht unterhalb der Tauchgrenze ein-taucht und ein Restsicherheitsabstand von 100 mm vorhanden bleibt;
- oder einen Doppelboden mit einer Höhe von mindestens 500 mm und eine Doppelhülle mit einem Abstand zwischen der Seitenwand des Schiffes und dem Innenschiff von mindestens 800 mm haben;
- c) über einen Mehrschachselantrieb mit mindestens zwei voneinander unabhängigen Antriebsmaschinen gleicher Leistung und eine vom Steuerhaus aus bedienbare Bugstrahlanlage verfügen, die in Längs- und in Querrichtung wirksam ist;
- d) die Heckanker vom Steuerhaus aus direkt setzen können;
- e) einen Eintrag im Schiffsattest unter der Nummer 37 haben, dass sie den besonderen Anforderungen nach Buchstaben a bis d) genügen."

Anhang 3
(zu § 1)

**Beschlüsse der Zentralkommission für die
Rheinschifffahrt
(Protokolle 24, 25, 27, 28)**

1. Beschluss vom 6. Dezember 2007 (2007-II-24) über Anordnungen vorübergehender Art zu § 1 01 (Doppelbuchstabe ad, § 1 10 Nr. 1 Buchstabe y, z, Kapitel 4 Überschrift Kapitel 4 Abschnitt III Überschrift, § 4 07 der Rheinschifffahrtspolizeiverordnung (Protokoll 24 - Anlage 1) und über Anordnungen vorübergehender Art zu § 1 01 Nr. 88a, § 7 06 Überschrift, Nr. 3, Tabelle zu § 24 02 Nr. 2 (Übergangsbestimmungen zu § 7 06 Nr. 3), Tabelle zu § 24 06 Nr. 5 (Übergangsbestimmungen zu § 7 04 Nr. 3, Nr. 9 Satz 3, 4, § 7 06 Nr. 3), Anlagen M und N der Rheinschifffahrtspolizeiverordnung (Protokoll 24 - Anlage 2).
2. Beschluss vom 6. Dezember 2007 (2007-II-25) über Anordnungen vorübergehender Art zu § 2 01 Nr. 2 Satz 2 Buchstabe c, §§ 14 13, 19 03 Satz 2 Buchstabe a, § 20 02 Nr. 2 Satz 3, § 21 03 Satz 2 Buchstabe a, § 23 01 Nr. 1 Satz 4, § 23 02 Nr. 2 5 Buchstabe c, Nr. 2 6 Buchstabe c, Nr. 2 7, § 23 03 Nr. 1 Satz 2 Buchstabe a und b, Nr. 2, § 23 04 Nr. 2 Satz 4, Nr. 4, 5 Buchstabe a, § 23 10 Nr. 1 Tabelle Fußnote 2, § 23 11 Nr. 1 Tabelle Fußnote 2, § 24 02 Nr. 2 (Übergangsbestimmungen zu § 15 01 Nr. 2), § 24 06 Nr. 6 (Übergangsbestimmungen zu § 15 01 Nr. 2), Anlage F Seite 7 Überschrift und Absatz 1, Seite 62 Abschnitt „A) Hinweis“ Satz 1, Anlage G Abschnitt „Besatzung“ Nr. 2 Satz 3 und Anlage K Überschrift der Rheinschifffahrtspolizeiverordnung (Protokoll 25).
3. Beschluss vom 6. Dezember 2007 (2007-II-27) über Anordnungen vorübergehender Art zu § 8 05 Nr. 4, § 24 02 Nr. 2 (Übergangsbestimmungen zu § 8 05 Nr. 7 Satz 1), § 24 05 Nr. 5 (Übergangsbestimmungen zu § 8 05 Nr. 7 Satz 1, § 8 05 Nr. 9 Satz 1), § 22a Cf, Anlage I Bild 9 der Rheinschifffahrtspolizeiverordnung (Protokoll 27).
4. Beschluss vom 6. Dezember 2007 (2007-II-26) über Anordnungen vorübergehender Art zu § 10 01 Nr. 11, 12, Anlage B Nr. 35, 36 der Rheinschifffahrtspolizeiverordnung (Protokoll 28).

(VkBfL 2008 § 131)

- Nr. 37 **§§ 30d ff StVZO und § 14 BOKraft (RL 2001/85/EG)**
- **Beförderung von Rollstuhlnutzern in Klasse I-Bussen (sogen. Stadtlinienbusse)**
hier: **Hilfestellungen für die Praxis**

Bonn, den 03. März 2008
§ 33/§ 37/§ 34/§ 5/20-52

I.

Vorbemerkungen

1. Die Richtlinie 2001/85/EG vom 20.11.2001 (EG AB L 42/1) war vor ihrer Verabschiedung in den zuständigen Gremien der Europäischen Union (EU) einem sehr intensiven und zeitaufwendigen Meinungsbildungsprozess unterworfen, da u.a. auf Initiative der europäischen Behindertenverbände ein barrierefreier Zugang und eine sichere Beförderung mit Rollstuhlgewanderten Personen und Rollstuhlnutzern insbesondere für Klasse I-Busse vorgeschrieben werden sollte. Im Erwägungsgrund 11 der Richtlinie ist dementsprechend ausgeführt:
- „Hauptziel dieser Richtlinie ist es, die Sicherheit der Fahrgäste zu gewährleisten; im Einklang mit der Verkehrs- und der Sozialpolitik der Gemeinschaft sind jedoch auch technische Vorschriften für die Zugänglichkeit der unter diese Richtlinie fallenden Fahrzeuge für Personen mit eingeschränkter Mobilität erforderlich. Es muss alles unternommen werden, um die Zugänglichkeit dieser Fahrzeuge zu verbessern. Zu diesem Zweck kann der Zugang von Personen mit eingeschränkter Beweglichkeit entweder durch technische Vorrichtungen am Fahrzeug entsprechend der Richtlinie oder durch eine Verbindung derartiger Vorrichtungen mit einer geeigneten örtlichen Gestaltung der Infrastruktur, die Rollstuhlnutzern den Einstieg ermöglicht, erreicht werden.“

- 2 Durch die 36. Verordnung zur Änderung straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften vom 22.10.2003 (BGBl. I S. 2085, VKBl. S. 734) wurden die Vorschriften der Richtlinie 2001/85/EG über eine Festverweisung (§ 30d) in die Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung (StVZO) aufgenommen, die bisherigen Vorschriften der StVZO für neue Busse aufgehoben und die Anwendung der Vorschriften der Richtlinie für ab dem 13.02.2005 erstmals in den Verkehr kommende Busse – also fast 14 Monate nach Verkündung der Verordnung und 36 Monate nach Inkrafttreten der Richtlinie 2001/85/EG – zwingend vorgeschrieben (§ 72 Abs. 2 i.V.m. § 30d StVZO).

Damit hat die Bundesregierung einen entscheidenden Schritt zur Berücksichtigung der Belange mobilitätseingeschränkter Personen und von Rollstuhlfahrern im öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) getan. Denn die Richtlinie beinhaltet ihrer Zielsetzung folgend alle notwendigen Vorschriften, um eine barrierefreie und sichere Beförderung aller Fahrgäste zu gewährleisten.

II.

Richtlinie 2001/85/EG

- Die Richtlinie 2001/85/EG schreibt für Klasse I-Busse (sogen. Stadtliniabusse) mindestens einen mit Piktogramm gekennzeichneten Stellplatz für Rollstuhlnutzer (Anhang VII, Nr. 3.4) vor, der den Sicherheitsanforderungen von Nr. 3.8 des Anhangs VII entsprechen muss. Die Zugangskartei zu diesem Stellplatz muss gewährleistet sein und es müssen Kommunikationseinrichtungen (z. B. Halte-Wunsch-Taster) für den Rollstuhlnutzer erreichbar angeordnet sein.
- Nach Nr. 7.3 des Anhangs I i.V.m. Anhang VII der Richtlinie können mehrere Stellplätze für Rollstuhlnutzer in den Bussen vorgesehen werden, die ebenfalls zu kennzeichnen und im Bus anzuschreiben sind.
- Im Rollstuhlbereich dürfen Klappstühle oder herausnehmbare Sitze eingebaut werden, die bei Nichtbenutzung der Stellplätze durch Rollstuhlnutzer durch sitzende Fahrgäste genutzt werden können. Auch nach vorne klappbare Sitzbänke, ähnlich wie bei PKW, mit entsprechender Abpolsterung zur Abstützung des Rollstuhlnutzers sowie erforderlicher Festigkeit könnten die Anzahl der Stellplätze erhöhen. Die nicht durch Rollstuhlnutzer genutzte Fläche kann z. B. auch durch stehende Fahrgäste genutzt werden.
- In Nr. 7.3 des Anhangs I der Richtlinie ist vorgeschrieben, dass auch für die variable Nutzung die maximale Sitzplatzzahl, die entsprechende Anzahl von Stellplätzen für Rollstühle und für stehende Fahrgäste im Bereich der vorderen Tür des Busses anzuschreiben ist:

III.

Auswirkungen in der Praxis

- In der Praxis sind nunmehr Fälle aufgetreten, bei denen mehrere Rollstuhlnutzer mit einem der EG-Richt-

linie entsprechenden Bus befördert werden wollten, dieser Bus jedoch nur die Mindestanforderung erfüllt ist und nur mit einem den Sicherheitsanforderungen entsprechenden Stellplatz für Rollstuhlnutzer ausgestattet war. Die Fahrer der Busse haben die Mitfahrt von mehr als einem Rollstuhlnutzer unter Hinweis auf § 34a Absatz 1 i.V.m. § 69a Absatz 3 Nr. 5 StVZO abgelehnt.

- Diese Maßnahmen wurden als diskriminierend eingestuft und Änderungen gefordert.
- Parlamentarische Kreise, Behindertenvertreter und der Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) fordern eine Änderung dahin gehend, dass auch in Bussen, die nur die Mindestanforderungen erfüllen, also nur über einen den Sicherheitsanforderungen gerecht werdenden Stellplatz verfügen, weitere Rollstuhlnutzer dann mitgenommen werden dürfen, wenn ausreichende Stellflächen für diese vorhanden sind.

IV.

Lösung

1. Rechtlich

Auf Grund der formalrechtlichen Probleme, die in der Praxis aufgetreten sind, soll unter Beachtung der Zielsetzungen des § 34a StVZO und der Richtlinie 2001/85/EG, nämlich eine Überbesetzung und damit Überladung der Busse zu verhindern, § 34a Abs. 1 wie folgt geändert werden:

- 1.) In Krafternibussen dürfen nicht mehr Personen und Gepäck befördert werden, als in der Zulassungsbescheinigung Teil I Sitze und Stehplätze eingetragen sind und die jeweilige Summe der im Fahrzeug angeschriebenen Fahrgastplätze sowie die Angaben für die Höchstmasse des Gepacks ausweisen.“

Diese Änderung ist in einem Referentenentwurf zur Änderung straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften eingestellt worden, zu dem in Kürze das Anhörungsverfahren eingeleitet wird.

Im Einvernehmen mit den Ländern wird gebeten, ab sofort hiernach zu verfahren.

Begründung: Der maximalen Auslastung eines Busses wegen vorgegebene Lastenabnahmen zugrunde (68 kg Fahrgastdurchschnittsgewicht, maximal 8 Fahrgäste/m² Stehplatzfläche, 250 kg für einen Rollstuhlnutzer einschließlich Rollstuhlmasse) wird nun bei entsprechendem Bedarf die Stehplatzfläche durch Nutzung der möglichen Rollstuhlplätze eingeschränkt, ist eine Überbesetzung (Überladung) angeht des damit verbundenen Wegfalls von Stehplätzen ausgeschlossen.

2. Fahrzeugbezogen

- Im Hinblick auf eine Linienbedienung, die der Nachfrage nach entsprechend ausgerüsteten Bussen gerecht wird, kann schon heute Einfluss genommen werden. Durch das seit Mai 2002 geltende Gesetz zur Gleichstellung behinderter Menschen und zur Ände-

lung anderer Gesetze wurden die Regelungen des Personbeförderungsgesetzes über die Planung des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) zu berücksichtigenden Nahverkehrspläne der örtlichen Aufgabenträger geändert. Ein solcher Nahverkehrsplan des Aufgabenträgers, also meist der als Aufgabenträger zuständigen Kommune, hat danach die Belange behinderter und anderer Menschen mit Mobilitätsbeeinträchtigung mit dem Ziel zu berücksichtigen, für die Nutzung des ÖPNV eine möglichst weitreichende Barrierefreiheit zu erreichen. Bei der Aufstellung des Nahverkehrsplans sind Behindertenbeauftragte oder Behindertenräte des Aufgabenträgers anzuhören und haben so die Möglichkeit, auf eine Gestaltung des Linienverkehrs im ÖPNV hinzuwirken, die den Belangen mobilitätsbeeinträchtigter Menschen Rechnung trägt. Für Regelungen zur Aufstellung des Nahverkehrsplans, zur Bestimmung des Aufgabenträgers und zur Finanzierung des ÖPNV sind die Länder zuständig.

Dementsprechend können Förderungen umgesetzt werden, dass

- a) neue Klasse I-Busse mit mehr als nur einem Rollstuhlstellplatz erworben und eingesetzt werden,
 - b) vorhandene Klasse I-Busse mit nur einem Rollstuhlstellplatz so umgebaut werden, dass mehrere, der Richtlinie entsprechende Stellplätze angeboten werden können, was technisch und genehmigungsrechtlich möglich ist.
- 2.2 Verkehrsunternehmen setzen bei entsprechender Nachfrage auf Figuren 1 bis 4 Busse wie zuvor unter 2.1 dargestellt ein.
- 2.3 Die nach der EG-Richtlinie gesicherten Stellplätze sollen zusätzlich zum Piktogramm mit folgendem Hinweis gekennzeichnet werden: „Dies ist ein nach der EG-Richtlinie 2001/85/EG gesicherter Stellplatz für Rollstuhlnutzer“.
- 2.4 Weitere Rollstuhlnutzer können die ansonsten immer schon üblichen Stellplätze in Bussen benutzen.
3. Betriebsbezogen
- 3.1 Nutzer von klappbaren Rollstühlen, deren Behinderung dies zulässt, können auf den für mobilitätsbehinderte Fahrgäste vorgesehenen und gekennzeichneten Sitzplätzen – dies sind mindestens vier Sitzplätze in der Nähe der Ein- und Ausstiege – Platz nehmen und klappen bei Bedarf ihre Rollstühle selbst zusammen oder lassen sich hierbei durch den Fahrer helfen. Somit können die vorgesehenen Stellplätze dann von anderen Rollstuhlnutzern benutzt werden.
- 3.2 Sofern in einem Bus der oder die für Rollstuhlnutzer nach der EG-Richtlinie ausgewiesenen Stellplätze besetzt sind und ein weiterer Rollstuhlnutzer mit einem nicht klappbaren, z. B. motorisch angelegtem Rollstuhl bestückt werden will, soll ein nach 2.4 vorhandener Platz eingenommen werden.

Bundesminister für Verkehr,
Bau und Stadtentwicklung
im Auftrag
Dr. Wagner