



STADTRECHNUNGSHOF WIEN

Landesgerichtsstraße 10
A-1082 Wien

Tel.: 01 4000 82829 FAX: 01 4000 99 82810

E-Mail: post@stadtrechnungshof.wien.at

www.stadtrechnungshof.wien.at

DVR: 0000191

StRH V - FSW-1/14

Fonds Soziales Wien, Beförderung von Personen mit Behinderung

Tätigkeitsbericht 2015

KURZFASSUNG

Der Fonds Soziales Wien beauftragte Regelfahrten für Personen mit Behinderung zu Einrichtungen der Behindertenhilfe. Um den aktuellen sicherheitstechnischen Stand für den Transport von Rollstuhlfahrerinnen bzw. Rollstuhlfahrern in Behindertentransportwagen umzusetzen, wurde eine Evaluierung der sicherheitstechnischen Vertragsbestimmungen angeregt.

An den Fahrzeugen der Fahrtendienste zeigten sich unter anderem vereinzelt Mängel an deren Kennzeichnung als Schülerinnen- bzw. Schülertransporte sowie an den Zusatzspiegeln. Bei einem Fahrtendienstunternehmen traten mehr Vorfälle als bei den anderen Fahrtendienstunternehmen auf. Der Stadtrechnungshof Wien empfahl geeignete Aufsichtsmaßnahmen durchzuführen, um die vertraglich vereinbarte Qualität der Fahrtendienste sicherstellen zu können.

INHALTSVERZEICHNIS

1. Einleitung.....	6
2. Regelfahrten	7
3. Betriebliche und technische Vorgaben in den Übereinkommen	8
4. Aktuelle technische Entwicklungen bei Behindertentransporten.....	10
5. Vorfälle	11
6. Wahrnehmungen des Stadtrechnungshofes Wien	13
7. Zusammenfassung der Empfehlungen	15

ABKÜRZUNGSVERZEICHNIS

Abs	Absatz
bzw.	beziehungsweise
CGW.....	Chancengleichheitsgesetz Wien
DIN	Deutsches Institut für Normung
ECE	Economic Commission for Europe
EG	Europäische Gemeinschaft
EUR.....	Euro
gem.....	gemäß
inkl.	inklusive
ISO	Internationale Organisation für Normung
KDV 1967	Kraftfahrgesetz-Durchführungsverordnung 1967
KFG 1967	Kraftfahrgesetz 1967
Kfz	Kraftfahrzeug
lt.	laut
m.	Meter
MA.....	Magistratsabteilung

Nr.	Nummer
ÖNORM.....	Österreichische Norm
Pkt.	Punkt
Pkw.....	Personenkraftwagen
rd.	rund
s.	siehe
StVO. 1960	Straßenverkehrsordnung 1960
u.a.	unter anderem
USt	Umsatzsteuer

GLOSSAR

Auffahrrampe

Mit Rollstühlen befahrbare schiefe Ebene zwischen Straße und Fahrgastraum, die alle Spuren des Rollstuhls aufnimmt.

Auffahrschiene

Mit Rollstühlen befahrbare schiefe Ebene zwischen Straße und Fahrgastraum, die nur eine Spur des Rollstuhls aufnimmt.

Behindertentransportwagen

Ein Kfz, das für die Beförderung von Personen im Rollstuhl vorgesehen ist.

Hebeplattform

Am Fahrzeug angebrachte Hubeinrichtung, die dazu dient, Personen im Rollstuhl den Einstieg zu ermöglichen oder zu erleichtern.

Kraftknoten

Punkt des Rollstuhls, in dem idealerweise die Rückhaltekräfte des Personen-Rückhaltesystems in das Rollstuhl-Rückhaltesystem eingeleitet werden.

Personen-Rückhaltesystem

Aus Sicherheitsgurt, Kopf- und Rückenstütze bestehendes System zum sicheren Festhalten von Personen.

Rollstuhl-Rückhaltesystem

Aus mechanischen Einrichtungen oder Haltegurten mit Verschlüssen und Spannelementen bestehendes System zum sicheren Festhalten von Rollstühlen.

Sonderpädagogisches Zentrum

Sonderschulstandort, der neben dem Unterricht auch eine Beratung über alle Belange im Zusammenhang mit sonderpädagogischem Förderbedarf in Sonderschulen und Schulen mit Integrationsklassen anbietet.

Tagesstruktur

Einrichtung mit Leistungen für Personen mit Behinderung im berufsfähigen Alter, die aktuell oder dauerhaft nicht in den Arbeitsmarkt integriert werden können, um diesen eine Möglichkeit zur Beschäftigung zu bieten.

PRÜFUNGSERGEBNIS

Der Stadtrechnungshof Wien unterzog die im Auftrag des Fonds Soziales Wien erfolgende Beförderung von Personen mit Behinderung einer sicherheitstechnischen Prüfung und teilte das Ergebnis seiner Wahrnehmungen nach Abhaltung einer diesbezüglichen Schlussbesprechung der geprüften Stelle mit. Die von der geprüften Stelle abgegebene Stellungnahme wurde berücksichtigt. Allfällige Rundungsdifferenzen bei der Darstellung von Berechnungen wurden nicht ausgeglichen.

1. Einleitung

1.1 Der Fonds Soziales Wien wurde von der Gemeinde Wien nach dem Wiener Landes-Stiftungs- und Fondsgesetz errichtet und ist gemeinnützig. Zu seinen Zielsetzungen gehört gemäß Satzung des Fonds Soziales Wien u.a. die soziale Betreuung von bedürftigen Menschen. Zu diesen zählen u.a. Personen mit einer körperlichen, intellektuellen oder psychischen Beeinträchtigung.

1.2 Um die Mobilität von Menschen mit Behinderung zu verbessern, organisiert die Abteilung Mobilität und Transportdienste des Fonds Soziales Wien u.a. sogenannte Regelfahrten zu Einrichtungen der Behindertenhilfe. Der Fonds Soziales Wien führt die Regelfahrten nicht selbst durch, sondern beauftragt dazu Fahrtendienstunternehmen, die über Behindertentransportwagen verfügen.

1.3 Darüber hinaus finanziert der Fonds Soziales Wien im Rahmen des sogenannten Mobilitätskonzeptes Behindertentransporte, die von Trägerorganisationen der Tagesstruktur abgewickelt werden. Außerdem fördert der Fonds Soziales Wien Freizeitfahrten für Personen mit Behinderung, um deren Mobilität und Lebensqualität zu verbessern. Das Mobilitätskonzept und die Freizeitfahrten waren nicht Gegenstand dieser Einschau des Stadtrechnungshofes Wien.

2. Regelfahrten

2.1 Der Fonds Soziales Wien hat gem. § 13 CGW Personen mit Behinderung, denen die Benützung eines öffentlichen Verkehrsmittels nicht zumutbar ist, und allenfalls erforderlichen Begleitpersonen, eine geeignete Beförderung von der Einrichtung des betreuten Wohnens oder, mangels einer solchen, vom Hauptwohnsitz zu einer Einrichtung der Behindertenhilfe zu gewährleisten. Zu den Einrichtungen der Behindertenhilfe zählen Einrichtungen der Tagesstruktur und andere Einrichtungen, in denen Personen mit Behinderung betreut werden.

2.2 Die Behindertentransporte zu den Einrichtungen der Behindertenhilfe werden mit sogenannten Regelfahrten abgewickelt, die zum Zeitpunkt der Prüfung durch den Stadtrechnungshof Wien von sechs Fahrtendienstunternehmen im Auftrag des Fonds Soziales Wien durchgeführt wurden. Die diesbezüglichen Verträge zur Abwicklung der Regelfahrten wurden als Übereinkommen bezeichnet und waren mit den erforderlichen Vertragsbestimmungen am 30. November 1999 von der damaligen Magistratsabteilung 12 auf drei Jahre abgeschlossen worden. Die Übereinkommen sahen eine automatische Verlängerung um ein Jahr vor, sofern keine Vertragspartnerin bzw. kein Vertragspartner den Vertrag drei Monate vor Ablauf des Vertrages kündigt.

2.3 Da die Übereinkommen über Regelfahrten auch beim Wechsel der Zuständigkeit der Auftraggeberin bzw. des Auftraggebers von der damaligen Magistratsabteilung 12 über die damalige Magistratsabteilung 15A auf den Fonds Soziales Wien von den Vertragspartnerinnen bzw. Vertragspartnern einvernehmlich aufrechterhalten wurden, waren sie auch rd. 15 Jahre nach Vertragsbeginn zum Zeitpunkt der Prüfung durch den Stadtrechnungshof Wien noch gültig. Der Fonds Soziales Wien übernahm im Rahmen einer Strukturreform am 1. Juli 2004 die Aufgaben des Dezernates Behindertenarbeit von der Magistratsabteilung 15A.

2.4 Welches Fahrtendienstunternehmen für die einzelne Regelfahrt zum Einsatz kommt, richtet sich nach dem Wiener Gemeindebezirk, in dem sich die Einrichtung der Behindertenhilfe befindet. Die Fahrten werden aus Kostengründen in erster Linie als Sammelfahrten durchgeführt, wobei jedoch bei der Routenwahl darauf geachtet wird,

dass die Fahrtzeit nicht zu lange dauert. Die Fahrtzeit darf für die transportierte Person mit Behinderung - vertraglich geregelt - eine Stunde nicht überschreiten.

2.5 Die Inanspruchnahme der Regelfahrten ist nur nach bewilligtem Antrag möglich. Die Regelfahrten sind für Personen mit Behinderung kostenlos. Beim Bewilligungsverfahren des Fonds Soziales Wien wirken erforderlichenfalls Fachexpertinnen bzw. Fachexperten wie beispielsweise Ärztinnen bzw. Ärzte, Psychologinnen bzw. Psychologen oder Sozialarbeiterinnen bzw. Sozialarbeiter mit.

2.6 Im Jahr 2013 wurden für Regelfahrten 4.032.241,-- EUR inkl. USt aufgewendet, wobei für die Fahrtbegleitung zusätzlich noch 182.362,-- EUR inkl. USt anfielen.

2.7 Der Fonds Soziales Wien war auch für Transporte von Kindern mit Behinderung zu Kindergärten, Einrichtungen der Frühförderung und Schulen zuständig, sofern nicht die Magistratsabteilung 56 als Kostenträgerin für die Transporte der Schülerinnen bzw. Schüler auftrat (s. Tätigkeitsbericht 2013/14, MA 56, Sicherheit bei der Beförderung von Schülerinnen bzw. Schülern mit Behinderung). Da für diese Regelfahrten kein Rechtsanspruch gem. § 2 CGW besteht, bedürfen diese einer Sondergenehmigung, die auf Förderrichtlinien des Fonds Soziales Wien beruht. Zu derartigen Regelfahrten zählten auch noch Fahrten zu Einrichtungen der Berufsqualifizierung und Berufsintegration gem. § 10 CGW und der Arbeitsintegration gem. § 11 CGW.

2.8 Im Jahr 2013 fielen für Regelfahrten mit Sondergenehmigung Kosten in der Höhe von 3.025.051,-- EUR inkl. USt an, wobei für die Fahrtbegleitung von Personen mit Behinderung noch 538.677,-- EUR inkl. USt hinzukamen.

3. Betriebliche und technische Vorgaben in den Übereinkommen

3.1 In den Übereinkommen zwischen dem Fonds Soziales Wien und den einzelnen Fahrtendienstunternehmen wurden u.a. auch sicherheitstechnische Anforderungen an die Ausführung der Fahrzeuge festgelegt. Dazu gehörten beispielsweise die Verwendung geeigneter Rückhalteeinrichtungen, Rollstuhlfixierungen und Rollstuhlhebegeräte. Der Zustand der Fahrzeuge wäre stets in einem einwandfreien Zustand zu hal-

ten und die Fahrerin bzw. der Fahrer hätte darauf zu achten, dass die Rückhalteeinrichtungen und Rollstuhlfixierungen auch tatsächlich verwendet werden.

3.2 Die beauftragten Fahrtendienstunternehmen verpflichteten sich vertraglich, den Wechsel von Fahrerinnen bzw. Fahrern so gering wie möglich zu halten, und ausschließlich verlässliche Fahrerinnen bzw. Fahrer mit ausreichenden Ortskenntnissen einzusetzen. Darüber hinaus wären die Fahrerinnen bzw. Fahrer für ihre Aufgabe im Fahrtendienst für Menschen mit Behinderung entsprechend zu schulen. Das Rauchen in den Fahrzeugen während der Durchführung der Beförderung wäre lt. Übereinkommen zu unterlassen.

3.3 In den Übereinkommen ist auch die Übergabe bzw. Übernahme von Personen mit Behinderung geregelt, wonach diese von der Wohnung bzw. vom Zielort abzuholen sind, ihnen bei der Überwindung der Strecke von der Wohnung bzw. dem Zielort bis zum Fahrzeug und umgekehrt die nötige Hilfestellung zu geben ist, und diese, sofern dies aufgrund der Behinderung erforderlich ist, am Zielort und bei der Betreuungsperson zu übergeben sind.

3.4 In den Übereinkommen zwischen dem Fonds Soziales Wien und den Fahrtendienstunternehmen waren keine technischen Normen für die behindertengerechte Ausstattung von Fahrzeugen angegeben, wodurch es im laufenden Betrieb zu präzisieren war, wie Behindertentransportwagen ausgeführt sein müssen, damit die Auftraggeberin bzw. der Auftraggeber sie für den Fahrtendienst als geeignet einstuft.

3.5 Die stichprobenweise Einschau des Stadtrechnungshofes Wien ergab, dass der Fonds Soziales Wien die beauftragten Fahrtendienstunternehmen einige Jahre nach Vertragsabschluss im Anlassfall darüber informierte, welche technischen Normen aus der Sicht des Fonds Soziales Wien für den Fahrtendienst einzuhalten wären, damit der Vertrag aus der Sicht des Fonds Soziales Wien aufrechterhalten werden kann. Dazu gehörten die ISO 10542 - *Technische Systeme und Hilfen für Behinderte - Rollstuhlbefestigungs- und Insassenrückhalte-Systeme*, Teil 1: *Anforderungen und Prüfmethode für alle Systeme* und Teil 2: *Vier-Punkt-Befestigungssysteme mit Gurten*, Ausgabeda-

tum jeweils 15. Juli 2001 und die ÖNORM V 5603 - *Kraftfahrzeuge zur Beförderung im Rollstuhl sitzender Personen*, Ausgabedatum 1. Jänner 1997.

3.6 Während die genannten ISO-Normen vollinhaltlich vom Fonds Soziales Wien übernommen wurden, wurde die ÖNORM V 5603 vom Fonds Soziales Wien nur mit Abweichungen zum Norminhalt nachträglich als maßgeblich erklärt. Die Abweichungen betreffen sicherheitstechnische Verschärfungen, die Personen mit Behinderung zum Vorteil gereichen können. So wurden geringere Trittstufenhöhen verlangt, als in der ÖNORM V 5603 vorgesehen ist. Außerdem wurden Auffahrschienen als unzulässig erklärt, da Auffahrampen und Hebeplattformen mehr Sicherheit für Rollstuhlfahrerinnen bzw. Rollstuhlfahrer beim Überwinden des Höhenunterschiedes zwischen dem Niveau der Fahrbahn und des Bodens des Fahrzeuginnenraums bieten können. Die anderen Abweichungen betrafen u.a. das Erfordernis einer seitlichen Absicherung bei den Hebeplattformen und alternative Möglichkeiten zum Sprechfunk als Verbindung zwischen Fahrerin bzw. Fahrer und der Einsatzzentrale des Fahrtendienstunternehmens.

4. Aktuelle technische Entwicklungen bei Behindertentransporten

4.1 Recherchen des Stadtrechnungshofes Wien ergaben, dass die Einhaltung der Norm ISO 7176-19, *Rollstühle, Teil 19 - Mobilitätseinrichtungen zur Anwendung als Sitz in Motorfahrzeugen* als Voraussetzung für den Transport von im Rollstuhl sitzenden Personen von Behindertenorganisationen und städtischen Verwaltungen häufig diskutiert und auf praktische Machbarkeit bei Behindertentransporten geprüft bzw. aus Sicherheitsgründen auch bedungen wird.

4.2 Um das Sicherheitsniveau weiter zu erhöhen bzw. eine rasche Fixierung von Rollstühlen und von Kindersitzen in Behindertentransportwagen zu ermöglichen, standen zum Zeitpunkt der gegenständlichen Einschau des Stadtrechnungshofes Wien bereits Kraftknotensysteme für Rollstühle nach DIN 75078-2 - *Behindertentransportwagen Teil 2: Rückhaltesysteme; Begriffe, Anforderungen, Prüfung* und ISOFIX-Befestigungssysteme für Kindersitze gemäß ECE-Regelung 44 - *Einheitliche Bedingungen für die Genehmigung der Rückhalteeinrichtungen für Kinder in Kraftfahrzeugen* zur Verfügung.

4.3 Da es im Notfall darauf ankommen kann, die Personen mit Behinderung zügig aus dem Behindertentransportwagen zu bringen bzw. zu befreien, stellt die Bereitstellung von Notfall-Gurtmessern mit Anbringung an einer gut sichtbaren Stelle im Behindertentransportwagen eine relativ einfache, aber für manche Notfälle sehr wirksame Maßnahme dar.

4.4 Wenn der Transport von Personen auf regulären Sitzen in Kfz mit jenem von Personen im Rollstuhl, die im Kfz mit Rollstuhl-Rückhaltesystemen fixiert sind, verglichen wird, dann fällt insbesondere auf, dass den Personen im Rollstuhl in der Regel keine Kopfstützen zur Verfügung stehen. Um diese Sicherheitslücke zu schließen, boten einige Spezialfirmen für den Umbau von Fahrzeugen bereits klappbare fahrzeugseitige Prallplatten an, die das Risiko von Halswirbelsäulenverletzungen bei Fahrzeugunfällen reduzieren sollen.

4.5 Da die Behindertentransportwagen seit dem Zustandekommen der Übereinkommen vor rd. 15 Jahren von den Fahrzeugherstellerinnen bzw. Fahrzeugherstellern laufend weiterentwickelt wurden, sollte der Fonds Soziales Wien möglichst in Zusammenarbeit mit Abteilungen des Magistrats der Stadt Wien, die über Personal mit fahrzeugtechnischen Kenntnissen verfügen, ausarbeiten, welche sicherheitstechnischen Einrichtungen bzw. Vorkehrungen erforderlich sind, um den aktuellen Stand der Technik beim Behindertentransport zu gewährleisten. Dabei sollte Personen- und Rollstuhl-Rückhaltesystemen und die Eignung von Rollstühlen für den Transport in Fahrzeugen besondere Bedeutung beigemessen werden. Die ausgearbeiteten sicherheitstechnischen Vorgaben wären bei der Gestaltung neuer Verträge für die Durchführung von Behindertentransporten entsprechend zu bedingen, wobei möglichst auf bestehende Normen bzw. technische Regeln Bezug genommen werden sollte, um eindeutige und somit anwendbare technische Vertragsbestimmungen zu erzielen.

5. Vorfälle

5.1 Der Stadtrechnungshof Wien nahm Einschau in Berichte über Vorfälle beim Transport von Personen mit Behinderung. In den Jahren 2011 bis 2013 ereigneten sich bei

den Fahrtendienstunternehmen lt. Angaben des Fonds Soziales Wien insgesamt elf Vorfälle, bei denen es sich um Unfälle mit Personenschaden oder um außergewöhnliche Vorkommnisse handelte.

5.2 Bei einem Vorfall stolperte eine Person mit Behinderung nach dem Aussteigen aus dem Behindertentransportwagen über den Randstein und schlug mit dem Kopf auf den Gehsteig auf, wobei sie sich einige Schneidezähne ausschlug. In einem anderen Fall kam es zu Handgreiflichkeiten zwischen Personen mit Behinderung während der Fahrt, bei denen die anwesende Begleitperson aufgrund ihrer entfernten Sitzposition im Behindertentransportwagen nicht sofort eingreifen konnte.

5.3 Der Stadtrechnungshof Wien stellte fest, dass sechs von den elf Vorfällen, die beim Behindertentransport in den Jahren 2011 bis 2013 aufgetreten waren, ein einziges Fahrtendienstunternehmen betrafen, wobei im Jahr 2013 sogar alle fünf Vorfälle diesem Fahrtendienstunternehmen zuzuschreiben waren. Bei den Vorfällen ging es u.a. um Missstände bei der Übergabe von Personen mit Behinderung nach erfolgter Fahrt.

5.4 So beschwerte sich die Leitung einer Wohngemeinschaft beim Fonds Soziales Wien darüber, dass der Fahrer des Fahrtendienstunternehmens eine autistische Person, die eine schwere Behinderung aufwies, vor dem Eingang des Wohnhauses auf der öffentlichen Verkehrsfläche zurückließ, ohne die Betreuerin bzw. den Betreuer der Wohngemeinschaft über die Ankunft zu informieren. Da die zurückgelassene Person den Verkehr nicht richtig einschätzen hätte können, wären gefährliche Situationen nicht auszuschließen gewesen, wenn sie nicht rechtzeitig in ihrem unbeaufsichtigten Zustand entdeckt worden wäre.

5.5 Ein anderer Fahrer gab bei einem Vorfall aus dem Jahr 2013 ein Kind mit schwerer Behinderung nicht - wie vorgeschrieben - persönlich bei den Eltern ab, sondern ließ es bei der Stiege einer großen Wohnhausanlage zurück, bei der keine Türsprechanlage vorhanden war. Nach dem Kind musste längere Zeit gesucht werden, bis es schließlich an einer anderen Stelle in der Wohnhausanlage aufgefunden wurde.

5.6 Außerdem transportierte das Fahrtendienstunternehmen, das die beim Fonds Soziales Wien aktenkundigen Vorfälle aus dem Jahr 2013 aufwies, ein Kind mit Behinderung gemeinsam mit einem Geschwisterpaar, das aufgrund seines lästigfallenden Verhaltens nicht gemeinsam mit anderen Kindern mit Behinderung transportiert hätte werden dürfen. Das Fahrtendienstunternehmen rechtfertigte sich damit, dass ein Einzelfall vorlag, der durch eine Panne im Unternehmen entstanden war und wies auf eine lange Wartezeit hin, die sonst am Tag des Vorfalls bei einem getrennten Transport für das Kind mit Behinderung entstanden wäre.

5.7 Der Stadtrechnungshof Wien empfahl dem Fonds Soziales Wien, vor allem Fahrtendienstunternehmen, die eine größere Anzahl an Vorfällen beim Behindertentransport als andere Fahrtendienstunternehmen aufweisen, unangekündigten Vorort-Kontrollen oder anderen geeigneten Aufsichtsmaßnahmen zu unterziehen, um möglichen Fehlentwicklungen bzw. Vertragsverletzungen auf der Grundlage von eigenen Beobachtungen rechtzeitig durch zielführende Maßnahmen entgegenwirken zu können.

5.8 Der Fonds Soziales Wien legte nachvollziehbare und sorgfältig gestaltete Aktennotizen über Vorfälle an, wie die Einschau des Stadtrechnungshofes Wien ergab. Außerdem war der Fonds Soziales Wien bemüht, bei allen einzelnen Vorfällen angemessene Lösungen zur Verbesserung der Situation für die Beförderung von Personen mit Behinderung zu finden. So wurde beispielsweise bei berechtigten Beschwerden der Einsatz einer anderen Fahrerin bzw. eines anderen Fahrers für den Transport der Person mit Behinderung beim Fahrtendienstunternehmen erwirkt. Gegebenenfalls wurde mit Nachschulungen fehlerhaft handelnder Fahrerinnen bzw. Fahrer das Auslangen gefunden. In anderen Fällen wurden Einzeltransporte anstelle von Sammelfahrten angeordnet.

6. Wahrnehmungen des Stadtrechnungshofes Wien

6.1 Der Stadtrechnungshof Wien führte gemeinsam mit einem Vertreter des Fonds Soziales Wien stichprobenweise unangekündigte Vorort-Prüfungen bei zwei Schulen durch, die Zieladressen von Regelfahrten mit Sondergenehmigung waren.

6.2 Die erste Vor-Ort-Prüfung fand am 10. April 2014 bei einer Privatschule mit Öffentlichkeitsrecht statt, die als Sonderpädagogisches Zentrum geführt wurde. Der Stadtrechnungshof Wien stellte dabei fest, dass einige Behindertentransportwagen des Fahrtendienstunternehmens nicht als Schulbusse gemäß Schülertransport-Kennzeichnungs-Verordnung gekennzeichnet waren, obwohl sie Schulkinder transportierten. An den für Schülerinnen- bzw. Schülertransporte gem. § 106 Abs 10 zweiter Satz KFG 1967 verwendeten Pkw muss gem. § 7 Abs 1 Wiener Taxi-, Mietwagen und Gästewagen-Betriebsordnung vorne und hinten am Kfz je eine orangefarbene, quadratische Tafel mit der bildlichen Darstellung von Kindern angebracht sein.

6.3 Die Fahrerinnen bzw. Fahrer schalteten bei den Behindertentransportwagen am nicht öffentlichen Vorplatz der Schule nicht die Alarmblinkanlage ein, während die Schulkinder mit Behinderung ausstiegen, obwohl sie dazu gem. § 7 Abs 2 Wiener Taxi-, Mietwagen und Gästewagen-Betriebsordnung verpflichtet gewesen wären. Im Übrigen waren nicht auf allen Behindertentransportwagen zusätzliche orangefarbene Warnleuchten angebracht. Das Einschalten der Alarmblinkanlage und der zusätzlichen Warnleuchten ist Voraussetzung dafür, dass das Vorbeifahren an gekennzeichneten Schulbussen gem. § 17 Abs 2a StVO. 1960 auf öffentlichen Verkehrsflächen verboten ist.

6.4 Der Stadtrechnungshof Wien empfahl dem Fonds Soziales Wien im Rahmen der unter Pkt. 5.7 empfohlenen Aufsichtsmaßnahmen unter anderem zu erreichen, dass Behindertentransportwagen, die zum Schülerinnen- bzw. Schülertransport gem. § 106 Abs 10 zweiter Satz KFG 1967 eingesetzt werden, als solche gemäß Schülertransport-Kennzeichnungs-Verordnung gekennzeichnet sind und mit zusätzlichen orangefarbenen Warnleuchten ausgerüstet sind, um erforderlichenfalls das Vorbeifahrverbot gem. § 17 Abs 2a StVO. 1960 zur Absicherung der ein- und aussteigenden Schülerinnen bzw. Schüler auslösen zu können.

6.5 Der Stadtrechnungshof Wien stellte fest, dass die als Schulbusse beim Sonderpädagogischen Zentrum eingesetzten Behindertentransportwagen auf der in Fahrtrichtung gesehen rechten Seite keine Zusatzspiegel bzw. einen zu kleinen Zusatzspiegel aufwiesen, wodurch der Fahrerin bzw. dem Fahrer ein einwandfreies Einsehen des hintere-

ren Einstiegsbereiches einschließlich des darunter befindlichen Fahrbahnteiles gem. § 63 Abs 4 KDV 1967 nicht möglich war.

6.6 Die Prüfung der Transporte, mit denen die Schulkinder mit Behinderung am 7. Mai 2014 zu einem Institut gebracht wurden, ergab mit einer Ausnahme einen ordnungsgemäßen Betrieb. Die Ausnahme betraf den Zusatzspiegel, der auf der rechten Seite der Behindertentransportwagen angebracht war. Dieser hatte auf der Halterung ein Zeichen eingraviert. Dieses Zeichen bedeutete, dass der Spiegel wegen nicht erfolgter Schlagprüfung gemäß Richtlinie 2003/97/EG des Europäischen Parlamentes und des Rates vom 10. November 2003 *betreffend Typengenehmigungen von Einrichtungen für die indirekte Sicht und von mit solchen Einrichtungen ausgestatteten Fahrzeugen* höher als 2 m über der Fahrbahn angebracht werden muss. Trotzdem war der Zusatzspiegel am Behindertentransportwagen tiefer als 2 m über der Fahrbahn montiert. Bei der Schlagprüfung werden das Bruchverhalten und die Splitterbildung des Spiegelglases getestet.

6.7 Der Stadtrechnungshof Wien empfahl dem Fonds Soziales Wien mit Methoden zur Qualitätssicherung sicherzustellen, dass der hintere Einstiegsbereich von Behindertentransportwagen bei Schülerinnen- bzw. Schülertransporten gem. § 106 Abs 10 zweiter Satz KFG 1967 durch die Anbringung von technisch geeigneten Zusatzspiegeln bei allen Schulbussen eingesehen werden kann.

7. Zusammenfassung der Empfehlungen

Empfehlung Nr. 1:

Da die Behindertentransportwagen seit dem Zustandekommen der maßgeblichen Verträge von den Fahrzeugherstellerinnen bzw. Fahrzeugherstellern laufend weiterentwickelt wurden, wären möglichst in Zusammenarbeit mit Abteilungen des Magistrats der Stadt Wien, die über Personal mit fahrzeugtechnischen Kenntnissen verfügen, auszuarbeiten, welche sicherheitstechnischen Einrichtungen bzw. Vorkehrungen erforderlich sind, um den aktuellen Stand der Technik beim Behindertentransport zu gewährleisten. Dabei wäre Personen- und Rollstuhl-Rückhaltesystemen und der Eignung von Rollstühlen für den Transport in Fahrzeugen besondere Bedeutung beizumessen. Die ausgear-

beiteten sicherheitstechnischen Vorgaben wären bei der Gestaltung neuer Verträge für die Durchführung von Behindertentransporten entsprechend zu bedingen, wobei auf bestehende Normen bzw. technische Regeln Bezug genommen werden sollte, um eindeutige und somit anwendbare technische Vertragsbestimmungen zu erzielen.

Stellungnahme des Fonds Soziales Wien:

Der Fonds Soziales Wien wird diese Empfehlung gerne berücksichtigen und sich im Zuge der Gestaltung eines neuen Vertrags im Bereich Regelfahrtendienst hinsichtlich der im Vertrag enthaltenen sicherheitstechnischen Vorgaben um die Zusammenarbeit mit den entsprechenden Magistratsabteilungen der Stadt Wien bemühen.

Empfehlung Nr. 2:

Mit Methoden zur Qualitätssicherung wäre sicherzustellen, dass der hintere Einstiegsbereich der Behindertentransportwagen von Schülerinnen- bzw. Schülertransporten gem. § 106 Abs 10 zweiter Satz KFG 1967 durch die Anbringung von technisch geeigneten Zusatzspiegeln bei allen Schulbussen eingesehen werden kann, die Behindertentransportwagen als solche gemäß Schülertransport-Kennzeichnungs-Verordnung gekennzeichnet sind und mit zusätzlichen orangefarbenen Warnleuchten ausgerüstet sind, um erforderlichenfalls das Vorbeifahrverbot gem. § 17 Abs 2a StVO. 1960 zur Absicherung der ein- und aussteigenden Schulkinder auslösen zu können.

Stellungnahme des Fonds Soziales Wien:

Bereits am 3. November 2014 ist an alle Fahrtendienstunternehmen mit Übereinkommen im Regelfahrtendienst ein Schreiben mit dem Ersuchen, alle für diese Leistungserbringung in Betracht kommenden Sicherheits- und Verkehrsbestimmungen jedenfalls und zu jeder Zeit einzuhalten, ergangen. Insbesondere wurde in diesem Schreiben auf die ordnungsgemäße Anbringung der Schülerinnen- bzw. Schülertransporttafeln, Zusatzspiegel sowie auf die

vorschriftsgemäße Einschaltung der Alarmblinkanlage und Warnleuchten hingewiesen.

Empfehlung Nr. 3:

Vor allem Fahrtendienstunternehmen, die eine größere Anzahl an Vorfällen beim Behindertentransport als andere Fahrtendienstunternehmen aufweisen, wären unangekündigten Vorort-Kontrollen oder anderen geeigneten Aufsichtsmaßnahmen zu unterziehen, um möglichen Fehlentwicklungen bzw. Vertragsverletzungen auf der Grundlage von eigenen Beobachtungen rechtzeitig durch zielführende Maßnahmen entgegenwirken zu können.

Stellungnahme des Fonds Soziales Wien:

Wie unter Pkt. 5.8 ausgeführt, ist der Fonds Soziales Wien bereits jetzt bei jedem einzelnen Vorfall bestrebt, durch sofortiges Agieren Lösungen zur Verbesserung der Situation bei der Beförderung von Menschen mit Behinderung zu finden.

Sollten gehäufte Beschwerdeaufkommen bei einem Unternehmen - zusätzlich zu den bereits planmäßigen Qualitätssicherungsmaßnahmen - Vorortkontrollen erforderlich machen, so ist im Anlassfall eine zeitnahe Kontrolle durch den Fonds Soziales Wien geplant.

So wurde bereits im Juni 2014 eine unangekündigte Kontrolle jenes Unternehmens durchgeführt, bei dem der Stadtrechnungshof Wien eine Häufung von Vorfällen feststellte.

Der Stadtrechnungshofdirektor:

Dr. Peter Pollak, MBA

Wien, im Dezember 2014