

## Interessentenkonferenz

„Beförderung von Menschen mit Behinderung zu Kindertageseinrichtungen, Schulen und Tagesförderstätten“

- 11.09.2018 -

**Teilnehmerinnen und Teilnehmer von Seiten der** 














 begrüßt die Anwesenden und stellt diese vor.

 hält eine kurze Präsentation mit den wesentlichen Änderungen in der geplanten Neuausschreibung.

 leitet die Diskussion ein. Grundlage sind die Ergebnisse der konzeptionellen Überlegungen für die Neuausschreibung und des Feedback-Bogens vom 3.9.2018.

 versichert den Fahrunternehmen vor Beginn der Diskussion, dass das Protokoll ohne Nennung von Namen oder Unternehmen veröffentlicht wird.

### **Allgemeine Anforderungen an die Fahrzeuge**

**Fazit:** Teilnehmer sprechen sich dafür aus

1. Fahrzeuge mit EURO-6 (Pkw) bzw. EURO-VI Norm (Lkw) zu fordern und zwar entweder ab Vertragsbeginn oder mit einer Übergangsfrist von 6-12 Monaten wegen der Lieferfristen.
2. das Fahrzeugalter gar nicht zusätzlich zu beschränken oder bezogen auf die Gesamtlauf-

zeit des neuen Vertrags zu beschränken.

Zuerst wird der Block „Allgemeine Anforderungen an die Fahrzeuge“ besprochen. Insbesondere das Fahrzeugalter und die Anforderungen an die Fahrzeuge hinsichtlich der Euro-Normen sind [REDACTED] wichtig. Hier möchte er eine Einschätzung der Fahrunternehmen bezüglich einer Übergangsfrist bis zur Einführung der EURO-6 Norm und einen Vorschlag für ein anzustrebendes Höchstalter der eingesetzten Fahrzeuge für die Gesamtheit der Vertragsdauer.

[REDACTED] schlägt vor, die Fahrzeuganforderung EURO-6 in EURO-6 oder EURO-VI umzuformulieren, da die Pkw- oder Lkw-Abgasnorm von dem Gewicht nach einer eventuellen Umrüstung abhängig ist und nicht von der Nutzlast. Momentan müsse man sich bei schon vorhandenen Fahrzeugen bereits vor einem Umbau festlegen, welche EURO-Norm greifen soll.

Hierauf verspricht [REDACTED], eine erneute inhaltliche Abwägung auch unter dem Gesichtspunkt der nachhaltigen Beschaffung vorzunehmen.

[REDACTED] fordert, die bisherige Übergangsfrist zu streichen, bei welcher erst ab dem 1.8.2020 alle Fahrzeuge die EURO-6 Norm erfüllen müssen. Seiner Meinung nach sei es unfair, wenn Unternehmen sich mit Fahrzeugen der EURO-4 Norm bewerben und im ersten Jahr einsetzen dürfen.

[REDACTED] schließt sich der Meinung an, dass die EURO-6 Norm möglichst ab Vertragsbeginn eingeführt werden sollte. Er meint, dass bei gleicher Preisgrundlage auch jedes Unternehmen einheitliche Standards einzuhalten haben sollte, um ein faires Miteinander zu ermöglichen. Voraussetzung wäre dann aber nicht nur eine Kontrolle, sondern auch eine angemessene Vergütung für die Unternehmen.

[REDACTED] möchte ebenfalls die Möglichkeit zum vorübergehenden Einsatz von Fahrzeugen mit EURO-5 Norm streichen lassen, da seiner Argumentation zufolge jeder potentielle Bieter angeben kann, wie viele Fahrzeuge er bereitstellen möchte und welche er dementsprechend ersetzen muss. Er führt zudem an, dass auf diese Weise vermieden werden kann, dass Unternehmen ihre Fahrzeuge von EURO-4 Norm auf die EURO-5 Norm und ein Jahr später wieder auf die EURO-6 Norm umrüsten würden.

■ fragt nach, ob der Zeitpunkt, zu dem alle Fahrzeuge eine EURO-6 Norm aufweisen müssen, schon ab dem ersten Vertragstag gefordert werden sollte, oder erst ab dem ersten oder zweiten Jahr diese Voraussetzung greifen sollte.

■ meint, dass die EURO-6 Norm bereits ab dem ersten Vertragstag realisierbar sein sollte, es gegebenenfalls allerdings zu leichten Lieferverzögerungen kommen könnte.

■ merkt an, dass grundsätzlich eine geordnete Fahrzeugbeschaffung nur möglich ist, sofern die Zuschlagsfrist entsprechende Vorlaufzeiten ermöglicht.

Zu den Lieferfristen merkt auch ■ an, dass vor allem bei Ford, als momentan wirtschaftlich attraktivstem Hersteller von Spezialfahrzeugen mit bis zu 8 Fahrgastplätzen, die Lieferfrist inklusive des Umbaus circa ein Jahr in Anspruch nimmt.

Bezüglich der langen Lieferzeiten merkt ■ an, dass die Zuschlagserteilung für Mai geplant ist und erst danach die endgültige Tourenvergabe stattfindet.

Hier kritisiert ■, dass die neue Ausschreibung viele neue Voraussetzungen an die Fahrzeuge stellt, die Händler hierauf nicht eingestellt sind und daher mit langen Lieferfristen zu rechnen ist.

■ meint, dass die EURO-6 Norm spätestens sechs Monate nach dem Zuschlag erfüllt werden müsste. Gleichzeitig stellt er die Überlegung in den Raum, bei kurzfristigem Mehrbedarf seitens der Behörde auch abweichende Anforderungen an die Fahrzeuge zu stellen, um zumindest kurzfristig den Bedarf decken zu können.

■ entgegnet daraufhin, dass die Bedarfsentwicklung abgesehen von der Umstellung auf das Ein-Touren-System sehr stabil ist und voraussichtlich kein großer Mehrbedarf entstehen werde. Er weist darauf hin, dass bis Mai 2019 nicht nur die Zuschläge erteilt werden müssten, sondern auch ein Preisniveau für die verschiedenen Kategorien festgesetzt werden muss. Zudem sei nach der abschließenden Planung und Tourenvergabe für den gesamten Vertragszeitraum eine bisher nicht gekannte Konstanz in Bezug auf die Gesamtzahl der Fahrzeuge und des benötigten Personals gegeben.

■ wiederholt seine Forderung, dass jeglicher unvorhergesehener Mehrbedarf abgesichert werden muss und in diesem Fall eventuell keine Fahrzeuge bereitstünden, welche die EURO-6 Norm erfüllen.

■ fragt, wie sich Bieter entsprechend 2f des Konzepts für die Neuausschreibung mit einer Anzahl von Fahrzeugen zu einem bestimmten Preis bewerben sollen,

wenn keine Preise feststehen. Zudem bemängelt er die aus seiner Sicht zu kurze Zeit für die Fahrzeugbeschaffung nach dem Zuschlag.

■■■■■ erwidert, dass die Festsetzung von wirtschaftlichen Preisen eine der größten Herausforderungen der Neuausschreibung sei und dieser Punkt konzeptionell noch nicht abgeschlossen sei.

■■■■■ ergänzt, dass die Festlegung der Preise seitens der ■■■■ neu sei, aber vor dem Hintergrund des Rechtsfriedens bei der Umsetzung des Rahmenvertrages diese Änderung auch sehr positiv in den ausgefüllten Feedback-Bögen aufgenommen wurde.

■■■■■ ergänzt die Kritik von ■■■■, indem er die Kalkulation als große Unbekannte kritisiert.

■■■■■ merkt an, dass die Anforderung bezüglich des Höchstalters der eingesetzten Fahrzeuge wirtschaftlich gesehen keinen Sinn mache und das Ziel in einem Fuhrpark meistens sei, zwei Drittel der Fahrzeuge innerhalb von fünf Jahren abzuschreiben und dass ein Drittel der Fahrzeuge des Bestandes abgeschrieben und nicht älter als sechs bis sieben Jahre seien. Allerdings weist er daraufhin, dass seine Überlegungen rein hypothetischer Natur seien, da keine Preise bekannt seien.

■■■■■ merkt an, dass die Preiskalkulation erst stattfindet, nachdem die Frage der Altersbeschränkung für die Fahrzeuge geklärt sei.

■■■■■ fragt, wie hoch das Alter der Fahrzeuge über die Gesamtlaufzeit sei.

■■■■■ rechnet vor, dass vorhandene Fahrzeuge, welche die EURO-6 Norm erfüllen, zwischen 2014 und 2016 gebaut worden seien. Bei einer Vertragslaufzeit von vier Jahren mit einer Verlängerungsoption um ein Jahr wären 2024 die eingesetzten Fahrzeuge bis zu zehn Jahre alt. Gerade eine Erneuerung der Fahrzeuge zum Ende der Vertragslaufzeit wäre seiner Meinung nach undankbar, da nicht gewährleistet sei, dass man auch einen Anschlussvertrag bekomme.

## Klimaanlage

**Fazit:** Teilnehmer empfehlen, bei Fahrzeugen mit bis zu 8 Fahrgastplätzen (keine Spezialfahrzeuge) auf eine zweite Klimaanlage im Fahrgastraum zu verzichten.

Anlässlich des Wunsches nach einer weiteren Präzision der Antworten aus den Feedback-Bögen greift [REDACTED] noch einmal das Thema Klimaanlage auf.

[REDACTED] meint, dass eine Klimaanlage bei Fahrzeugen mit bis zu 8 Fahrgastplätzen ausreiche und nur bei größeren Fahrzeugen eine zweite Klimaanlage auch im Fahrgastraum benötigt werde.

[REDACTED] schließt sich der Meinung an und weist noch einmal darauf hin, dass der Aufpreis für eine weitere Klimaanlage nicht unerheblich sei und daher ebenfalls in die Kostenkalkulation miteinbezogen werden müsse.

Dem schließt sich auch [REDACTED] an und verweist neben den Anschaffungskosten auch auf die hohen Wartungskosten einer zweiten Klimaanlage.

### **Abbiegeassistenzsysteme**

**Fazit:** Die Teilnehmer halten Abbiegeassistenzsysteme überwiegend nicht für notwendig. Sinnvoll wären ggf. eher Rückfahrkameras mit akustischen Warnsignalen.

[REDACTED] verweist beim Thema elektronischer Abbiegeassistenzsysteme darauf, dass die Rückmeldungen in den Feedback-Bögen sehr unterschiedlich ausgefallen sind. Zudem wurde der Vorschlag gemacht, eher Rückfahrkameras mit akustischen Warnsignalen einzusetzen. Er kündigt an, dass ein Abbiegeassistenzsystem aller Voraussicht nach keine Voraussetzung der Ausschreibung sein werde.

[REDACTED] schlägt vor, dass Unternehmen, welche ihre Fahrzeuge mit einem Abbiegeassistenzsystem ausgestattet haben, einen kleinen Zuschlag von beispielsweise 5 € / Tag erhalten.

### **Fahrzeugseitige Kopf- und Rückenstützen**

**Fazit:** Einige Teilnehmer weisen auf Platzbedarf und mangelnde Flexibilität durch fahrzeugseitige Kopf- und Rückenstützen hin und meinen, dass fahrzeugseitige Kopf- und Rückenstützsysteme erst bei hohen Geschwindigkeiten sinnvoll seien, die bei Fahrten in Hamburg in der Regel nicht erreicht werden würden.

■■■■■ gibt einen kleinen Überblick in die breite Fächerung der Feedback-Ergebnisse. Anlässlich dessen fordert er die Teilnehmer der Konferenz auf, eine kurze Stellungnahme abzugeben.

■■■■■ gibt zu bedenken, dass die an Rollstühlen vorhandenen Kopfstützen nicht als Rückhaltesystem im Fahrzeug vorgesehen sind. Seiner Ansicht nach würde das jeweilige Beförderungsunternehmen im Schadensfall dementsprechend auch in Haftung genommen werden. Er sagt weiterhin, dass fahrzeugseitige Kopf- und Rückenstützen bisher eher ein „nice to have“ anstatt eines „must have“ seien.

■■■■■ wendet ein, dass der Rollstuhl als Fahrzeugsitz diene und dementsprechend auch den gleichen Sicherheitsanforderungen unterliege.

Hierauf erwidert ■■■■■, die Kopfstützen der Rollstühle seien vergleichbar sicher.

■■■■■ ergänzt, dass Unfallstatistiken gezeigt hätten, dass tödliche Unfälle nur bei hohen Geschwindigkeiten auftreten. Dementsprechend müssten Rollstühle bei einer Geschwindigkeit von mehr als 100 km/h speziell befestigt werden, dies gelte jedoch nicht bei Geschwindigkeiten unter 100 km/h. Seiner Meinung nach müsste es also auch für die fahrzeugseitigen Kopfstützen eine geschwindigkeitsabhängige Regelung geben.

Zudem führt ■■■■■ aus, dass sich in der Praxis häufig wechselnde Tourenanforderungen ergeben, welche unterwegs einen Umbau erforderlich machen würden, sodass eine flexible Bestuhlung weiterhin notwendig wäre. Da die Kopfstützen- und Rückhaltesysteme nur unter hohem Platzaufwand mitgenommen werden könnten, bleibe der Nutzen sehr gering. Er schlägt daher vor, dass eine Zusatzvergütung für Autobahnfahrten eingeführt wird, da dann die Notwendigkeit solcher Kopf- und Rückenstützsysteme gegeben und die mangelnde Flexibilität in Kauf zu nehmen sei.

■■■■■ bemerkt, dass der Sicherheitsaspekt sehr wichtig sei, allerdings die Kosten und der Platzbedarf der fahrzeugseitigen Kopfstützen- und Rückenstützensysteme nicht zu unterschätzen sind. Da wenige Unfälle im Stadtverkehr geschehen, würde unter praktischen Gesichtspunkten eine Pflicht zum Einbau dieser Kopf- und Rückenstützen ein unnötiges Hemmnis darstellen.

■■■■■ erwidert in Hinblick auf die Kosten der fahrzeugseitigen Kopf- und Rückenstützen, dass mit der neuen Ausschreibung zwar einige neue Anforderungen an die Unternehmen gestellt würden, aber im Gegenzug durch die lange Vertragsdauer und die stabile Tourenzuordnung sowie die Mindermengenvergütung auch mehr Stabilität gegeben sei.

## Anforderungen an Fahrer und Begleitpersonen

Fazit: Mehrere Teilnehmer plädieren für eine verpflichtende, nicht durch Einzelnachweise zu ersetzende Zertifizierung zur „Sicheren Beförderung von Kranken und Menschen mit Behinderung“.

■■■■■ kündigt an, dass der Bedarf an Begleitpersonen gerade für die speziellen Sonderschulen eventuell etwas zunehmen könnte und sich dies auch auf die Anzahl der benötigten Fahrzeuge auswirken würde. Außerdem macht ■■■■■ darauf aufmerksam, dass sich sehr unterschiedliche Feedbacks bezüglich der Zertifizierung ergeben haben.

■■■■■ fordert, neben der Zertifizierung „Sichere Beförderung von Kranken und Menschen mit Behinderung“ keine Einzelnachweise zu einzelnen Anforderungen mehr zu erlauben. Auch wenn die Erst-Zertifizierung ein wenig teurer sei, ist die Zertifizierung seiner Meinung nach am umfangreichsten und sinnvollsten. Über die jährlichen Audits wäre auch die Kontrollpflicht für Anbieter gelöst. Zudem bemerkt ■■■■■ noch, dass die ISO-9001-Zertifizierung nicht nur deutlich teurer sei, sondern auch eher Unternehmensstandards anstelle von Fahrzeugstandards abdecken würde, in diesem Zusammenhang also nicht passend sei.

Auch ■■■■■ hält jährliche Kontrollen für sinnvoll, um Fehler zu vermeiden.

■■■■■ schließt sich dem Wunsch nach einer einheitlichen Zertifizierung an, um Qualitätsstandards anzugleichen. Er fordert, dass die Zertifizierung als Ausschreibungskriterium festgeschrieben wird, allerdings mit einer Übergangsfrist.

■■■■■ wirft ein, dass die Zertifizierung auch für kleinere Unternehmen tragbar sein müsse und zudem vergaberechtliche Grenzen hinsichtlich der Forderung bestimmter Zertifikate einzuhalten seien.

Darauf erwidert ■■■■■, dass Aufwand und Kosten der Zertifizierung sich aus der Größe des Unternehmens ergeben. Zudem meint er, dass bei diesen Audits nur Mindeststandards abgefragt werden, deren Umsetzung für alle Marktteilnehmer machbar sei. Er schlägt vor, die Zertifizierung vorauszusetzen und Bonus-Punkte für zusätzliche Leistungen zu vergeben.

### ***Fahrerlaubnis-Kontrolle***

**Fazit:** Die Fahrerlaubnis-Kontrollen sollten an die von der Rechtsprechung entwickelten Kriterien angepasst werden.

■■■■■ teilt mit, dass die geforderten Abstände der Fahrerlaubnis-Kontrollen nach dem ausführlichen Feedback noch einmal überprüft werden sollen.

### ***Fester Anteil großer Spezialfahrzeuge und Personalsituation***

**Fazit:** Die Vorgabe eines 25%-Mindestanteils von Spezialfahrzeugen mit 9 bis zu 16 Fahrgastplätzen wird von mehreren Teilnehmern als unrealistisch bezeichnet wegen der angespannten Personalsituation, vor allem bei der Suche nach qualifizierten Busfahrern. Daher bestehe die Notwendigkeit, mehr Fahrzeuge mit bis zu 8 Fahrgastplätzen bzw. Spezialfahrzeuge mit bis zu 8 Fahrgastplätzen einzusetzen.

■■■■■ merkt an, dass die angespannte Personalsituation und hohe Fluktuation des Personals als eigener Punkt besprochen werden sollte. Es wird seinem Gefühl nach immer schwieriger, qualifizierte Fahr- und Begleitpersonen zu finden. Daher wünscht sich ■■■■■ frühzeitige Informationen über die späteren Streckenanforderungen, um das Personal besser planen zu können. Er gibt zu bedenken, dass On-Demand-Shuttle-Dienste und teilweise hohe Kopfprämien für wechselwillige Busfahrer zu einer weiteren Verschärfung des Arbeitsmarktes geführt haben. Vor diesem Hintergrund wäre es seiner Meinung nach ratsam, verstärkt auf Fahrzeuge mit bis zu 8 Fahrgastplätzen bzw. Spezialfahrzeugen mit bis zu 8 Fahrgastplätzen zurückzugreifen, da hierfür ein normaler Pkw-Führerschein ausreichend sei.

■■■■■ erwidert daraufhin, dass der starke Rückgang von 9- bis 16-Sitzern bzw. Spezialfahrzeuge mit 9 bis 16 Fahrgastplätzen vor allem für Schulen und die anderen Einrichtungen aufgrund der Menge an fast gleichzeitig ankommenden Fahrzeugen nicht zumutbar sei. Zudem sieht sie einen erhöhten Bedarf gerade an Fahrzeugen mit 9 bis 16 Fahrgastplätzen.

■■■■■ reagiert mit Verständnis, gibt aber zu bedenken, dass andere Beförderungsdienste Busfahrern bessere Arbeitszeiten und gleichzeitig mehr Gehalt bieten könnten. Durch die inzwischen durchschnittlich sehr kurzen Touren in der Behindertenbeförderung wären die Arbeitszeiten für Busfahrer mit Familien nicht attraktiv.



Auch [REDACTED], [REDACTED] und [REDACTED] schließen sich der Einschätzung von [REDACTED] an, dass es so gut wie unmöglich geworden ist, qualifiziertes Busfahrpersonal zu finden. Sie alle halten den verstärkten Einsatz von Fahrzeugen mit bis zu 8 Fahrgastplätzen bzw. Spezialfahrzeugen mit bis zu 8 Fahrgastplätzen für die praktikabelste Lösung.

[REDACTED] fragt, ob auch bei Spezialfahrzeugen mit bis zu 8 Fahrgastplätzen teilweise vier Rollstuhlplätze Platz hätten.

[REDACTED] entgegnet, dies wäre grundsätzlich möglich, allerdings nicht mit fahrzeugseitigen Kopfstützen.

[REDACTED] weist darauf hin, dass bei den Spezialfahrzeugen mit bis zu 8 Fahrgastplätzen zwischen unterschiedlichen Fahrzeuglängen unterschieden werden muss. Er meint, einige dieser Spezialfahrzeuge wären ihrer Länge nach baugleich zu Spezialfahrzeugen mit 9 bis 16 Fahrgastplätzen.

### ***Einsatz von E-Fahrzeugen***

**Fazit:** Der Einsatz von E-Fahrzeugen ist in der Praxis bisher nicht praktikabel.

[REDACTED] fragt, ob mittlerweile E-Fahrzeuge zum Einsatz kommen könnten.

[REDACTED] meint, dass bisher vor allem die geringere Nutzlast von E-Fahrzeugen problematisch sei, da E-Fahrzeuge im Durchschnitt 150kg weniger Nutzlast bei gleicher Größe hätten.

[REDACTED] merkt an, dass der Hersteller Moia E-Fahrzeuge anbiete, allerdings explizit die Behindertenbeförderung ausgeschlossen habe, da sich hier spezifische Probleme wie beispielsweise das Kühlen und Vorheizen der Batterien ergeben hätten.

[REDACTED] berichtet aus eigener Erfahrung mit einem E-Fahrzeug, dass die Infrastruktur bisher noch nicht ausreichend auf E-Fahrzeuge zugeschnitten sei und die Umsetzung dadurch bisher nicht möglich sei.

### ***Feste Zuteilung von Einzeltouren über die gesamte Vertragslaufzeit***

**Fazit:** Mehrere Teilnehmer begrüßen die geplante feste Zuteilung der Einzeltouren, da

dadurch mehr Planungssicherheit ermöglicht werde.

■ gibt die Rückmeldung, dass die Vertragslaufzeit ebenso wie die feste Tourenvergabe bisher sehr positiv aufgenommen worden sind. Er weist auf das faire Verteilungsprinzip hin, nach welchem Unternehmen, denen Touren weggefallen sind, bei eventuellem Mehrbedarf die neuen Touren zuerst angeboten werden.

■ wünscht sich noch mehr Konstanz.

■ weist daraufhin, dass es von Seiten der Behörde keinen Einfluss auf Schul- und Wohnortwechsel oder die Wahl von Einrichtungen oder Tagesförderstätten gebe, sodass vollständig konstante Touren praktisch nicht umsetzbar sind.

■ äußert Verständnis für die gesetzten Rahmenbedingungen, äußert jedoch die Frage, ob die Behörde einen hinreichenden Vorlauf bei der Tourenplanung sicherstellen könne und ob es Umsetzungsfristen mit Institutionen geben werde.

■ teilt ■ mit, dass dies aufgrund der Schulpflicht nicht generell möglich sei. Sie weist darauf hin, dass ein ständiger Austausch mit den Einrichtungen gegeben sei und die Rahmenvertragspartner bisher eine 3-tägige Umsetzungsfrist hätten.

■ weist auf die extreme Belastung durch solche kurzfristigen Änderungen hin und fordert mehr Vorlaufzeit.

■ antwortet darauf, dass dies nicht möglich sei.

### ***Preisanpassungsklauseln***

**Fazit:** Die Teilnehmer wünschen sich Preisanpassungsklauseln vor allem für Änderungen von Kraftstoffpreisen und für Tariflohnänderungen. Über die Bezugsgrößen solcher Preisanpassungsklauseln gibt es unterschiedliche Einschätzungen.

■ fasst den bisherigen Stand der Überlegungen kurz zusammen. Aus den Feedback-Bögen wurde insbesondere der Wunsch nach einer Anpassung der Vertragspreise bei Änderungen von Kraftstoffpreisen und bei Tariflohnänderungen deutlich. Vor allem im Lohnkostenbereich waren seiner Aussage nach die Forderungen unterschiedlich. Er fragt in

die Runde, ob man sich im Lohnkostenbereich eher am Mindestlohn oder an Tariflohnänderungen orientieren soll.

■■■■■ antwortet, dass die Mindestlöhne längst kein Maßstab mehr sein könnten und der marktübliche Stundenlohn in den letzten sechs Monaten um 4 € gestiegen sei. Seiner Meinung nach wäre eine Orientierung am kommunalen Tarif für Fahrzeuge mit bis zu 8 Fahrgastplätzen bzw. für die Spezialfahrzeuge mit bis zu 8 Fahrgastplätzen am fairsten.

■■■■■ weist auf die geplante Einführung des Hamburger Mindestlohns hin.

■■■■■ erwidert, dass es für kommunale Unternehmen einen separaten Mindestlohn geben wird, dessen Höhe noch nicht geklärt sei.

■■■■■ betont erneut, dass der Hamburger Mindestlohn eine Steigerungsrate mit nicht einschätzbarem Risiko vorgebe. Er wünscht sich einen marktnahen Indikator, welcher bereits vorhanden und kalkulierbar sei.

### **Clusterbildung**

**Fazit:** Einzelne Teilnehmer empfehlen eine Clusterbildung für die Zuteilung der Einzeltouren nach Zeit, nicht nach km.

■■■■■ leitet das Thema Clusterbildung damit ein, dass hierfür durchweg positives Feedback kam.

Auf den Einwand, anstatt der Clusterbildung nach km besser eine Clusterbildung nach Zeit vorzunehmen, widerspricht er, da es keine operationalisierbaren Indikatoren für die Dauer einer Strecke gebe und der Zeitfaktor daher nicht Grundlage der Clusterbildung sein könne.

■■■■■ äußert den Vorschlag, wenigstens innerhalb der Cluster den Zeitfaktor zu berücksichtigen. Seinen Angaben nach entstehen vor allem vor den Schulen sehr lange Wartezeiten und da die Personalkosten als Hauptkostenanteil zeitabhängig seien, wären diese langen Wartezeiten besonders ärgerlich. Er schlägt vor, mittels Google ermittelbare Durchschnittsgeschwindigkeiten der Touren in die Clusterbildung einzubeziehen.

■■■■■ schließt sich der Kritik von ■■■■■ an, dass sich gerade vor Schulen Wartezeiten von teilweise 45 Minuten ergeben würden.

■■■■■ sagt zu, dass geprüft werde, ob die Fahrzeit als operationalisierbares Kriterium verwendet werden könne.

### ***Telefonieren von Fahrpersonal während der Beförderung***

**Fazit:** Zu Telefonaten des Fahrpersonals mit Sorgeberechtigten während der Beförderung gibt es sehr verschiedene Einschätzungen der Teilnehmer.

■■■■■ betont, dass das Telefonieren von Fahrpersonal während der Beförderung verboten sein sollte. Um die Kommunikation mit Eltern/Einrichtungen sollte sich eine Hotline des Fahrunternehmens kümmern, welche die Einsätze dann organisieren und leiten könnte.

■■■■■ widerspricht und meint, dass dem Fahrpersonal grundsätzlich das Telefonieren erlaubt sein sollte. Seiner Meinung nach sei dies für die betriebliche Kommunikation unerlässlich und zudem sei der Fahrer für viele Eltern eine Vertrauensperson und müsse auch für die Eltern erreichbar sein.

■■■■■ entgegnet, dass Telefonieren während der Beförderung aus Sicherheitsaspekten verboten werden sollte.

■■■■■ ergänzt, dass die Erwartungen von Eltern und Sorgeberechtigten bezüglich der Kommunikation auch mit dem Fahrpersonal inzwischen teilweise nicht mehr zufriedenzustellen seien. Unter den Sonderwünschen würde der Fahrer leiden, zudem sei die Fahrdienstleitung der Unternehmen gerade zu dem Zweck der Kommunikation zwischen Eltern und Unternehmen vorgesehen.

■■■■■ weist ebenfalls daraufhin, dass die Fahrer keine Telefonbereitschaft hätten und stattdessen eine zentrale Nummer des Fahrunternehmens erreichbar sein müsse.

■■■■■ meint, es wäre vorteilhaft, in den Ausschreibungsbedingungen zu definieren, dass die jeweiligen Unternehmen über die Fahrdienstleitung in bestimmten Zeitkorridoren telefonisch erreichbar sein müssten.

■■■■■ meint, in der Vergangenheit hätte es zu Beschwerden geführt, wenn Fahrer nicht telefonisch zu erreichen waren.

Auch ■■■■■ schließt sich den anderen dahingehend an, dass auch seinem Eindruck nach die Nutzung des Handys immer wichtiger werde und auch der Wunsch nach mehr Kommunikation über das Handy steige.

■■■■■ ergänzt, dass Eltern sich grundsätzlich beim jeweiligen Unternehmen melden sollten, ein totales Handyverbot während der Beförderung sei jedoch nicht praktikabel, da in solch einem Fall Ereignisse wie das Verschlafen oder Krankheit der zu Befördernden den Ablauf unnötig verkomplizieren würden.

■■■■■ beendet die Diskussion und meint, man werde das Thema intern nochmals überdenken.

### ***Begleitkarten***

**Fazit:** Teilnehmer schlagen vor, die Begleitkarten in mehrere Sprachen zu übersetzen.

■■■■■ fragt nach praktikablen Anforderungen, wie die Begleitkarten zügig an das jeweilige Unternehmen gelangen könnten.

■■■■■ äußert sich zu dem Thema und sagt, dass bisher nur Eltern mit Kindern im Schulbereich aktiv angeschrieben werden. Grundsätzlich sei es Aufgabe der Unternehmen, über die Tour und den Umgang mit den Begleitkarten zu informieren.

■■■■■ merkt an, dass bisher vor allem die Rückgabe der Begleitkarten problematisch sei, da hierfür ein schriftliches Einverständnis der Eltern notwendig sei, wenn man die Begleitkarte an die Schule zurückgeben wolle.

■■■■■ weist ausdrücklich darauf hin, dass Begleitkarten nicht an die Einrichtung zurückgegeben werden dürften, sondern aus Datenschutzgründen an die Sorgeberechtigten zurückgegeben oder geschreddert werden müssten.

■■■■■ fordert, die Begleitkarten in mehrere Sprachen übersetzen zu lassen, da gerade Sorgeberechtigte von Fahrgästen mit Migrationshintergrund teilweise vor sprachlichen Hürden beim Ausfüllen der Karten stünden. Neben der Mehrsprachigkeit regt er auch ein größeres, praktikableres Format der Karten an.

■■■■■ bemerkt, dass hier DIN A 5 die maximale Größe wäre, um noch in einem abschließbaren Fach im Fahrzeug aufbewahrt werden zu können.

### ***Vorlaufzeiten für notwendiges Begleitpersonal***

**Fazit:** Die Teilnehmer wünschen sich frühzeitige Informationen über ihre Fahrgäste und

deren Bedürfnisse, insbesondere für die Planung zusätzlichen Begleitpersonals.

■■■■■ meint, dass eine vorherige Kalkulation von Begleitpersonen möglich sein muss. Ansonsten sehe er keinen Weg, den Personalbedarf rechtzeitig zu decken.

Auch ■■■■■ schließt sich der Forderung nach Vorlauffristen an, um eventuellen Bedarf an zusätzlichen Begleitpersonen umsetzen zu können.

■■■■■ wendet ein, dass dies nicht immer umsetzbar sei, da ein Mehrbedarf oft erst nach Vertragsbeginn entstehe.

### ***Anpassung der Benennung der unterschiedlichen Fahrzeugkategorien an DIN-Bezeichnungen***

■■■■■ schlägt vor, die bisherigen Bezeichnungen von Fahrzeugen und Spezialfahrzeugen mit den unterschiedlichen Größen in gängige DIN-Bezeichnungen umzuwandeln, um den Interpretationsspielraum zu verringern.

### ***Problem der späten Zuschlagserteilung***

**Fazit:** Einige Teilnehmer meinen, dass die späte Zuschlagserteilung zu Schwierigkeiten bei der Umsetzung der Fahrzeuganforderungen führe.

■■■■■ bemängelt die späte Zuschlagserteilung (voraussichtlich im Mai 2019) und nachfolgende Zuteilung der Einzeltouren, da für innovative und kreative Konzepte die Unternehmen bereits im Februar informiert sein müssten.

■■■■■ fragt, wie sich dies mit den vorher diskutierten Lieferfristen von bis zu einem Jahr vereinbaren ließe.

■■■■■ führt an, dass die Anforderungen an die EURO-6 Norm seit drei Jahren bekannt und Lieferfristen von einem Jahr bisher auch sehr unüblich seien.

■■■■■ meint, die langen Lieferfristen ergäben sich aus den Nachrüst- und Umbauarbeiten.

■■■■■ erwidert daraufhin, dass es gerade bei einheitlicher Preisgestaltung fairer wäre, mit 6 Monaten ab dem ersten Vertragstag einheitliche Bedingungen zu haben.

■■■■■ meint dazu, ein grobes Mengengerüst würde reichen, damit man die Anzahl der Fahrzeuge und des Personals berechnen könne.

### ***Fahrsicherheitstraining***

**Fazit:** Da das Fahrsicherheitstraining nicht immer bis Vertragsbeginn durchgeführt werden kann, wird eine Übergangsfrist von den Teilnehmern befürwortet.

■■■■■ bemerkt, dass nicht gewährleistet werden könne, dass alle Fahrer vor Antritt ein Fahrsicherheitstraining bekämen. Sie schlägt vor, eine Übergangsfrist von 6-12 Monaten einzuräumen, in welcher das Fahrsicherheitstraining nachgeholt werden könne.

■■■■■ schließt sich dem Vorschlag generell an, schlägt aber einen Überbrückungsmechanismus bis zum Fahrsicherheitstraining vor: Fahrer ohne solch ein Training sollten eine Doppelstunde mit einem Fahrlehrer fahren und anschließend eine schriftliche Bewertung bekommen.

### ***Sonstiges***

■■■■■ bestätigt, dass das Spritspartraining nicht mehr gefordert werden soll.

■■■■■ weist darauf hin, dass Navigationsgeräte eine notwendige Bedingung für die Fahrzeuge sind. Seiner Meinung nach sind sie auch erforderlich, um zeitliche Aussagen treffen zu können.

■■■■■ fragt nach der Exklusivität der Rahmenverträge. Er möchte wissen, ob derjenige, der seine vertraglichen Leistungen erfüllt, die Tour auch behalten darf.

■■■■■ erwidert, die Zuteilung der Einzeltouren solle grundsätzlich für 4 Jahre festgeschrieben werden, woraus sich eine Planungssicherheit für 4 Jahre ergebe.

■■■■■ fragt, welche Vorteile sich aus dem geplanten Konzeptionswettbewerb ergeben.

■■■■■ erklärt das Konzept mit seinen Differenzierungskriterien.

██████████ und ██████████ beenden die Interessentenkonferenz.

(Uhrzeit: 13:02 Uhr)

Gez. ██████████