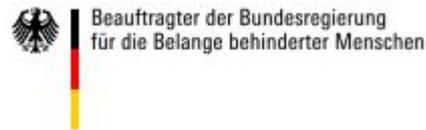


Rechtssichere Beförderung von Rollstuhlfahrerinnen und Rollstuhlfahrern

Positionspapier des Runden Tisches „Sichere Mobilität für Menschen mit Behinderung“





TÜV®

Seite 2



AMF-Bruns GmbH & Co KG

Bundesanstalt für Straßenwesen

Beauftragter der Bundesregierung für die Belange behinderter Menschen

Berufsgenossenschaft für Gesundheitsdienst und Wohlfahrtspflege

Bundesverband für körper- und mehrfachbehinderte Menschen e. V.

Deutscher Taxi- und Mietwagenverband e. V.

DEKRA Automobil GmbH

Deutscher Rollstuhl Sportverband e. V.

Johanniter-Unfall-Hilfe e.V.

Köhler-Transfer GmbH & Co. KG

Malteser Hilfsdienst gemeinnützige GmbH

Senatsverwaltung Berlin für Gesundheit und Soziales

TÜV Hanse GmbH

TÜV Technische Überwachung Hessen GmbH

TÜV NORD Mobilität GmbH & Co. KG

TÜV Rheinland Kraftfahrt GmbH

TÜV SÜD Auto Service GmbH

TÜV Thüringen Fahrzeug GmbH & Co. KG

Verband der TÜV e. V.

VFMP - Verband der Fahrzeugumrüster für mobilitätseingeschränkte Personen

Ausgangssituation

Ausgehend von den Aktivitäten

- der Berufsgenossenschaft für Gesundheitsdienst Wohlfahrtspflege (BGW) und des Deutschen Rollstuhl-Sportverbandes (DRS) im Rahmen der in 2008 ins Leben gerufenen Kampagne „sicher mobil“,
- der Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) im Rahmen der fachlichen Begleitung des DIN Ausschusses 75078 Teil 1 und 2
- des Verbandes der TÜV e.V. im Rahmen seines 1. Forums Mobilität für Menschen mit Behinderung sowie des von ihm eingerichteten Runden Tisches
- der Fahrdienstunternehmen und / oder deren Dachverbände (Hilfsorganisationen und private Beförderungsunternehmen) die stets und bereits seit Jahren auf diese Problematiken immer wieder hingewiesen haben

wurde deutlich, dass aufgrund unterschiedlicher nicht aufeinander abgestimmter Rechtskreise eine sichere Mobilität für Rollstuhlfahrer, die durch einen Fahrdienst befördert werden, derzeit nicht gewährleistet ist.

Problemstellung:

In Deutschland zugelassene Kraftfahrzeuge müssen den harmonisierten Vorschriften der Europäischen Union für die Genehmigung von Kraftfahrzeugen entsprechen. In der Rahmenrichtlinie 2007/46/EG wird definiert, dass ein „Rollstuhlplatz“ als „Sitzplatz“ anzusehen ist. Somit wäre aus Sicht der genannten Vorschrift klar, dass ein Rollstuhl die gleichen Anforderungen erfüllen muss, die auch bei jedem anderen Fahrzeugsitz zur Anwendung kommen, was natürlich nicht möglich ist.

Die Rahmenrichtlinie definiert weiter, dass der Fahrzeughalter Informationen darüber erhält, dass ein im Fahrzeug als Sitzplatz genutzter Rollstuhl imstande sein muss, bei unterschiedlichen Fahrbedingungen einwirkenden Kräften zu widerstehen. Dies kann über den Nachweis der Konformität zu den Normen für Rollstühle (DIN EN 12183, DIN EN 12184) erfolgen. Die Eignungsprüfung (Festigkeit) für den Einsatz als Sitz in einem Kfz ist zwar regelmäßig Bestandteil der Prüfung nach den o.g. Normen, jedoch nur für den so genannten „Basisrollstuhl“. Im Regelfall sind Rollstühle aber individualisiert. Deshalb erfolgt aus Produkthaftungsgründen keine Kennzeichnung, die den Einsatz des Rollstuhles einschließlich der Mitnahme der mobilitätsbehinderten Person als dafür geeigneten Fahrzeugsitz ausweist. Zudem befinden sich im Auslieferungszustand am Rollstuhl grundsätzlich keine Anschlagmittel (z.B. „Kraftknoten“) zur Befestigung von Personenrückhaltsystemen.

Um eine rechtssichere Beförderung von Rollstuhlfahrern durch Fahrdienste zu gewährleisten, bedarf es einer klar definierten, aber auch praxisorientierten Eignungsfeststellung einschließlich einer Kennzeichnung der Rollstühle sowie einer Anpassung der nationalen straßenverkehrsrechtlichen Vorschriften. Die europäische Harmonisierung der technischen Regelwerke ist dann in den folgenden Arbeitsschritten zu leisten.

Für den ersten nationalen Schritt wurde von den Unterzeichnern des Positionspapieres ein Vorschlag für eine verkehrsrechtliche Regelung erarbeitet:

Lösungsansatz:

Um dazu beizutragen, dass Rollstuhlnutzer möglichst sicher mit Kraftfahrzeugen befördert werden, die beteiligten Akteure rechtssicher handeln können und möglichst kein Rollstuhlnutzer von der Beförderung mit Kraftfahrzeugen ausgeschlossen ist, wird vorgeschlagen, eine verbindliche verkehrsrechtliche Regelung zu schaffen, die inhaltlich folgende Stufen umfasst:

1. Grundsätzlich haben Rollstuhlnutzer für die Beförderung mit Kraftfahrzeugen aus dem Rollstuhl auf einen fahrzeugeigenen Fahrgastsitz zu wechseln.
2. Nur wenn dies aufgrund des Behinderungsbildes oder einer möglichen Gefährdung Dritter, z.B. des Fahrpersonals, nicht möglich ist, darf der Rollstuhlnutzer während der Fahrt im Rollstuhl sitzend befördert werden. Erforderlich ist in diesen Fällen grundsätzlich
 - a. die Verwendung eines vom Hersteller nach DIN EN 12183 oder DIN EN 12184 geprüften und als Fahrzeugsitz freigegebenen Rollstuhls und
 - b. die Verwendung eines aus Rollstuhl- und Fahrzeugkomponenten bestehenden Rollstuhl- und Personenrückhaltesystems nach DIN 75078-2.
3. Ausnahmen zu Punkt 2:
 - a. Wenn ein Rollstuhlnutzer aufgrund seines Behinderungsbildes einen vom Hersteller nach DIN EN 12183 oder DIN EN 12184 als Fahrzeugsitz freigegebenen Rollstuhl nicht verwenden kann, darf für seine Beförderung mit Kraftfahrzeugen ein für ihn individuell angepasster und gefertigter Rollstuhl verwendet werden, der in seiner Grundkonfiguration (Fahrbasis mit funktionierender Steuerung und Standardsitzaufbau) der DIN EN 12183 oder DIN EN 12184 entspricht. Diese individuelle Anpassung und Fertigung muss durch den Fachhändler und Hersteller dokumentiert und nachgewiesen werden. 2b bleibt von dieser Ausnahme unberührt.
 - b. Wenn ein Rollstuhlnutzer aufgrund des Behinderungsbildes weder einen Rollstuhl nach 2 noch nach 3a für seine Beförderung mit Kraftfahrzeugen nutzen kann, darf die Beförderung im Kraftfahrzeug auch in einem Rollstuhl als Sonderanfertigung im Sinne der EG-Richtlinie 93/42/EWG erfolgen. Für die Rollstuhl- und Personensicherung in diesem Fall muss die bestmögliche Lösung gewählt werden. Der Hersteller oder sein in der Europäischen Gemeinschaft niedergelassener Bevollmächtigter muss bei diesen Sonderanfertigungen eine Erklärung ausstellen, welche die durch das MPG Anhang VIII – Abschnitt 2 festgelegten Daten/Angaben enthält. Die in den Punkten 2 und 3 genannten Normen sind immer in ihrer jeweils gültigen Fassung anzuwenden. Bestandteil dieser Erklärung ist auch die Prüfung der bestmöglichen Sicherung bei der Beförderung im Kraftfahrzeug.

Diese Erklärung ist dem Fahrdienst vorzulegen.

Um für die Fahrdienste und Rollstuhlfahrer bundesweit einheitlich klare Vorgaben für die Beförderungsmöglichkeit zu schaffen, wäre über die Einführung einer Rollstuhlkennzeichnung auf Basis der oben genannten drei Stufen analog der Feinstaubplaketten (Ampelregelung) nach zu denken.