

## **Stellungnahme des Bundesverbandes für körper- und mehrfachbehinderte Menschen zum Entwurf einer Verordnung zur Änderung straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften**

### **Vorbemerkung**

Im Bundesverband für körper- und mehrfachbehinderte Menschen (bvkm) sind 270 regionale Selbsthilfeorganisationen zusammengeschlossen, in denen etwa 28.000 Mitgliedsfamilien organisiert sind. Der überwiegende Teil der vertretenen Menschen ist von einer frühkindlichen cerebralen Bewegungsstörung betroffen. Dabei handelt es sich sowohl um körperbehinderte Menschen, deren Leben sich kaum von dem nichtbehinderter unterscheidet, als auch um Menschen mit sehr schweren und mehrfachen Behinderungen, die ein Leben lang auf Assistenz, Betreuung, Pflege und Zuwendung angewiesen sind.

Die vom bvkm vertretenen Menschen mit schweren und mehrfachen Behinderungen sind zu ihrer Fortbewegung in der Regel auf individuell gefertigte bzw. angepasste Rollstühle angewiesen, die es ihnen beispielsweise erlauben, den Rollstuhl mittels einer Kinnsteuerung oder anderer spezieller technischer Zusatzausstattungen selbständig zu bewegen. Häufig ist dieser Personenkreis außerdem auf individuell angepasste Sitzschalen angewiesen. Dies hat zur Folge, dass die betreffenden Rollstuhlfahrerinnen und Rollstuhlfahrern bei der Beförderung in einem Kraftfahrzeug nicht auf einen herkömmlichen Kfz-Sitz umgesetzt werden können, sondern im Rollstuhl sitzend befördert werden müssen. Die Sicherung von Rollstühlen und ihren Insassen erfolgt in diesen Fällen in der Praxis oft nur unzureichend. Häufig geschieht sie nach Gutdünken des Fahrzeugführers und entspricht eher der Sicherung von Fracht als der Sicherung von Menschen.

Gemeinsam mit Akteuren aus verschiedenen Bereichen setzt sich der bvkm deshalb seit vielen Jahren dafür ein, dass die Mobilität von Rollstuhlfahrerinnen und Rollstuhlfahrern, die nicht auf einen herkömmlichen Kfz-Sitz umgesetzt werden können, gewährleistet ist und jeweils die bestmögliche Lösung für die Rollstuhl- und Personensicherung angewandt wird.

## **Änderung der Straßenverkehrs-Zulassungsordnung (StVZO)**

Der Bundesverband begrüßt, dass der Gesetzgeber den Rollstuhl nunmehr faktisch als Fahrzeugsitz anerkennt.

Mit der neuen Regelung in § 35a Absatz 4 a StVZO wird erstmals für Pkw eine Pflicht zur Ausrüstung von Rollstuhlstellplätzen mit Rollstuhl-Rückhaltesystemen und Rollstuhlnutzer-Rückhaltesystemen eingeführt. Diese gesetzlichen Vorgaben schließen damit eine in der Praxis bestehende Regelungslücke, die bisher zu erheblicher Unsicherheit bezüglich des Umfangs der richtigen fahrzeugseitigen Vorkehrungen führte.

Nunmehr müssen die Systeme bestimmten technischen Standards genügen (ISO bzw. DIN).

Der Bundesverband begrüßt ausdrücklich, dass mit der vorliegenden Verordnung, entgegen bisheriger Vorgaben der Richtlinie 2007/46/EG, einheitliche Anforderungen bei der **Nachrüstung** von Rückhaltesystemen für Rollstühle und Rückhaltesystemen für Rollstuhlnutzende national vorgeschrieben werden.

Nicht geregelt und damit problematisch bleibt jedoch die Frage, welche Sicherheitsanforderungen für individuell angepasste Rollstühle gelten, die sich nicht in jedem Fall nach ISO bzw. DIN sichern lassen. Diesbezüglich gibt es einen Regelungsbedarf, für den der Bundesverband anregt, Ausnahmetatbestände vorzusehen.

## **Änderung der Straßenverkehrs-Ordnung (StVO)**

Der Bundesverband begrüßt ausdrücklich die erstmals eingeführte Gurtpflicht für Rollstuhlnutzende in Pkw (§ 21 a Absatz 1 Nr. 1 Satz 1 StVO). Das bedeutet in erster Linie mehr Sicherheit für alle Beteiligten. Es bleibt zu hoffen, dass diese gesetzliche Gurtpflicht zugleich bessere Argumente für die künftige Nachrüstung der Rollstühle, beispielsweise mit dem Verankerungssystem Kraftknoten, gegenüber den gesetzlichen Krankenversicherungen (GKV) liefert.

Aber auch hier kann es zu Schwierigkeiten kommen, da sich nicht alle Rollstühle mit dem gesetzlich vorgeschriebenen Gurtsystem sichern lassen, weil diese individuell an die Behinderung der Rollstuhlnutzenden angepasst und damit nicht ISO bzw. DIN-gerecht gesichert werden können. Gerade Menschen mit schweren und mehrfachen Behinderungen müssen befürchten, dass sie künftig nicht mehr befördert werden, zumal das Nichtanlegen von Sicherheitsgurten nach § 49 Absatz 1 Nr. 20 a StVO künftig eine Ordnungswidrigkeit für den Fahrzeugführer darstellt.

Mit Blick auf die Ordnungswidrigkeit bleibt daher zu befürchten, dass im Fall des Nicht-anlegen-Könnens von der Mitnahme der Rollstuhlnutzer abgesehen wird. Wir befürchten daher, dass es zu Mobilitätseinschränkungen kommen kann.

Der Bundesverband verweist daher hier auf die Regelungen des § 46 Absatz 1 Nr. 5 b StVO. Danach können die Straßenverkehrsbehörden in bestimmten Einzelfällen oder allgemein für bestimmte Antragsteller Ausnahmen genehmigen von den Vorschriften über das Anlegen von Sicherheitsgurten und das Tragen von Schutzhelmen (§ 21a). Die Befreiung ist nur zulässig, wenn das Anlegen von Gurten aus zwingenden gesundheitlichen Gründen nicht möglich ist. Diese Gründe sind durch eine eindeutige **ärztliche Bestätigung** nachzuweisen. Es wird gebeten zu prüfen, ob diese Vorschrift ausreichend ist, um im Einzelfall Menschen mit schweren und mehrfachen Behinderungen von der Gurtpflicht zu befreien.

### **Schlussbemerkung**

Deutschland hat seit 26. März 2009 die UN-Behindertenrechtskonvention (UN-BRK) ratifiziert und sich damit dazu verpflichtet, Maßnahmen zu treffen, um für Menschen mit Behinderung persönliche Mobilität mit größtmöglicher Unabhängigkeit sicherzustellen (UN-BRK Artikel 9 „Zugänglichkeit zu Gebäuden, Straßen und Transportmitteln“, Artikel 20 „Persönliche Mobilität“).

Die vorgelegte Verordnung ist ein erster Schritt in die richtige Richtung zur Erfüllung dieser Verpflichtung. Sie macht aber auch deutlich, dass es in diesem Bereich noch viele Lücken gibt, die es vom Gesetzgeber zu füllen gilt.

Düsseldorf, den 20. November 2015