

Sichere Mobilität

Neue Regelungen zur sicheren Beförderung von Rollstuhlfahrer*innen

Die Gurtpflicht für Rollstuhlnutzer und Rollstühle in Personenkraftwagen ist da! Änderungen straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften seit 30.06.2016 in Kraft

Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) hatte im November 2015 Änderungen straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften angekündigt und u.a. den Bundesverband für körper- und mehrfachbehinderte Menschen e.V. (bvkm) um eine Stellungnahme gebeten. Ziel der Änderungsverordnung war es, für den Einbau, den Umbau oder die Nachrüstung von Rollstuhl-Rückhaltesystemen und Rollstuhlnutzer-Rückhaltesystemen in Pkw einheitliche Anforderungen in Anlehnung an die Richtlinie 2007/46/EG vorzuschreiben. Gleichzeitig wird der Umsetzung europäischer Normen, die die Gurtpflicht vorschreiben, Rechnung getragen. Um die Einhaltung dieser Regelungen zu sichern, wurden entsprechende Änderungen in der Bußgeldkatalog-Verordnung vorgenommen.

In seiner Stellungnahme vom 20. November 2015 hatte der bvkm die in Bezug auf fahrzeugseitig vorzuhaltende Rückhaltesysteme geplanten Änderungen grundsätzlich begrüßt, aber zugleich auf weiterhin bestehende Regelungslücken hingewiesen und Änderungsvorschläge angeregt, um Menschen, die behinderungsbedingt im Rollstuhl sitzend befördert werden müssen und nicht auf einen herkömmlichen Sitz im Pkw umgesetzt werden können, die uneingeschränkte sichere Beförderung zu gewährleisten ([Link zur Stellungnahme des bvkm](#)).

Die 51. Verordnung zur Änderung straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften ist nun am 30. Juni 2016 in wesentlichen Teilen in Kraft getreten ([Link zur Verordnung](#)). Die Änderungen der Vorschriften sind auch auf die Arbeit des Runden Tisches „Sichere Mobilität für Menschen mit Behinderung“ zurückzuführen, an dem sich seit 2012 neben dem bvkm auch weitere Verbände und Ministerien beteiligten (zuletzt berichtet im bvkm.aktuell Nr. 3/2014).

I. Die maßgeblichen Änderungen zusammenfassend im Überblick

Durch die Verordnung wurden Anforderungen an Rückhaltesysteme für Rollstühle und Rollstuhlnutzer in Personenkraftwagen geändert. Die Straßenverkehrs-Zulassungsordnung (StVZO) sowie die Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) und die Bußgeld-Katalog-Verordnung wurden angepasst.

Folgende Änderungen sind von besonderer Bedeutung:

1. Änderungen des § 35 a StVZO (gültig ab 01.09.2016)

Die Überschrift des § 35 a StVZO wurde um die Worte „**Rollstuhlnutzer und Rollstühle**“ ergänzt und lautet jetzt: „Sitze, Sicherheitsgurte, Rückhaltesysteme, Rückhalteeinrichtungen für Kinder, Rollstuhlnutzer und Rollstühle“.

Neu sind die Absätze 4a und 4b des § 35 a StVZO.

§ 35 a Absatz 4 a) StVZO sieht vor, dass Personenkraftwagen, in denen Rollstuhlnutzer in einem Rollstuhl sitzend befördert werden, mit Rollstuhlstellplätzen ausgerüstet sein müssen. Jeder Rollstuhlstellplatz muss mit einem Rollstuhl-Rückhaltesystem und einem Rollstuhlnutzer-Rückhaltesystem ausgerüstet sein. Diese fahrzeugseitigen Systeme müssen der Norm ISO 10542-1:2012 entsprechen. Alternativ kann die DIN-Norm 75078-2:1999 angewendet werden, die Anforderungen an Rückhaltesysteme unter Berücksichtigung des sogenannten Kraftknotens regelt.

Diese Änderungen sind ab dem 1. September 2016 für alle Personenkraftwagen anzuwenden, bei denen ein Einbau, Umbau oder eine Nachrüstung mit Rollstuhlstellplätzen, Rollstuhl-Rückhaltesystemen oder Rollstuhlnutzer-Rückhaltesystemen erfolgt, vgl. § 72 Absatz 2 Nr. 1b StVZO.

2. Änderung des § 21 a StVO (gültig ab 30.06.2016)

Die Überschrift des § 21 a StVO wurde um die Worte „**Rollstuhlnutzer und Rollstühle**“ ergänzt und lautet jetzt: „Sicherheitsgurte, Rollstuhl-Rückhaltesysteme, Rollstuhlnutzer-Rückhaltesysteme, Schutzhelme.

Ergänzt wurde Absatz 1 Satz 1 StVO der regelt, dass vorgeschriebene Sicherheitsgurte während der Fahrt angelegt sein müssen, um den folgenden Halbsatz: „ dies gilt ebenfalls für vorgeschriebene Rollstuhl-Rückhaltesysteme und vorgeschriebene Rollstuhlnutzer-Rückhaltesysteme“.

3. Änderungen bei der Bußgeldkatalog-Verordnung (gültig ab 1.02.2017)

Die Anlage der Bußgeldkatalog-Verordnung (BKatV) wurde um drei neue Bußgeldtatbestände ergänzt. Diese treten zum 1. Februar 2017 in Kraft.

Gemäß Ifd. Nr. 101.1 der Anlage der BKatV begeht derjenige fahrlässig eine Ordnungswidrigkeit, der ein vorgeschriebenes Rollstuhl-Rückhaltesystem oder Rollstuhlnutzer-Rückhaltesystem während der Fahrt nicht angelegt hat. Adressat dieser Regelung ist der Fahrer des PKWs.

Gemäß Ifd. Nr. 203 e bzw. 203 f der BKatV handelt ordnungswidrig im Sinne des § 24 Straßenverkehrsgesetz, wer vorsätzlich oder fahrlässig als Fahrer bzw. Halter nicht sichergestellt hat, dass das Rollstuhl-Rückhaltesystem oder Rollstuhlnutzer-Rückhaltesystem in der vom Hersteller des jeweiligen Systems vorgesehenen Weise während der Fahrt betrieben wurde.

II. Fragen an die Bundesregierung

Die Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN im Bundestag hat die Bundesregierung nach den Auswirkungen der Gesetzesänderung auf Rollstuhlfahrerinnen und Rollstuhlfahrer gefragt ([Link zur Bundesdrucksache 18/8634 vom 01.06.2016](#)).

Die Bundesregierung teilt mit, dass sich die Verpflichtung zum Anlegen der Rollstuhl-Rückhaltesysteme und Rollstuhlnutzer-Rückhaltesysteme nur auf die fahrzeugseitige Ausrüstung bezieht. Sie hebe jedoch nicht auf die Eigenschaften des Rollstuhls ab und stelle keine Anforderung an Rollstühle. So werde auch der Kraftknoten nicht verbindlich vorgeschrieben. Solange eine Ausstattung von Rollstühlen mit Sicherungssystemen gesetzlich nicht zwingend vorgeschrieben werde, könne der GKV-Spitzenverband eine solche Ausstattung nicht zur Voraussetzung für die Aufnahme in das Hilfsmittelverzeichnis machen, teile die Bundesregierung mit.

Anmerkung:

Die Änderungen bringen etwas mehr Klarheit. Klar ist, dass Halter und Fahrer fahrzeugseitige Rückhaltesysteme vorhalten müssen, die entweder der Norm ISO 10542-1:2012 oder der DIN-Norm 75078-2:1999 (Kraftknoten) entsprechen. Außerdem müssen sie deren ordnungsgemäßen Einsatz sicherstellen. Wenn das nicht passiert, folgt ein Bußgeld.

Dennoch hat die Änderung, insbesondere der Verweis in § 35 a Absatz 4 a) StVZO auf die DIN-Norm (Kraftknoten), zu Verunsicherung bei den Beförderungsunternehmen geführt. Denn nach Bekanntwerden der neuen Rechtslage, weigerte sich ein Unternehmen mit Verweis auf den fehlenden Kraftknoten einen Werkstattbeschäftigten zukünftig im Rollstuhl sitzend zu befördern.

„Das muss nicht sein“, sagt Udo Lindenbach, Polizeihauptkommissar beim Polizeipräsidium Hagen, Direktion Verkehr. Er führt regelmäßig Verkehrskontrollen in KMP-Fahrzeugen (Kraftfahrzeug für mobilitätseingeschränkte Personen) durch. Die Beförderungsunternehmen haben eine Beförderungspflicht und können die Beförderung nur dann verweigern, wenn der Rollstuhl hierzu nicht geeignet ist. Die grundsätzliche Verweigerung der Beförderung mangels Kraftknotens ist nicht rechtmäßig. Zwar stellt der Kraftknoten das sicherste Rückhaltesystem dar, wenn es ordnungsgemäß verwendet wird, meint Udo Lindenbach, er ist aber nicht das einzig zulässige Rückhaltesystem.

Für die Zulässigkeit anderer Rückhaltesysteme spricht auch der Wortlaut der DIN-Norm 75078-2:1999. Der Kraftknoten wird darin beschrieben als ein „Punkt, in dem Idealerweise die Rückhaltekräfte des Personenrückhaltesystems in das Rollstuhlrückhaltesystem eingeleitet werden. Sofern die Krafteinleitung aus konstruktiven Gründen nicht im Kraftknoten zu realisieren ist, ist die Krafteinleitung in ein starres Adaptersystem, in dem die Rückhaltekräfte des Personenrückhaltesystems und des Rollstuhlrückhaltesystems übertragen werden, zulässig.“

Herr Lindenbach schlägt folgende Prüfungsfolge vor:

1. Grundsätzlich ist zu klären und zu prüfen, ob eine Umsetzung (mit oder ohne Unterstützung des Fahrpersonals) der im Rollstuhl sitzenden Person in einen gewöhnlichen Fahrzeugsitz möglich ist. Wenn dies möglich ist, dann ist die Person umzusetzen.
2. Wenn eine Umsetzung nicht möglich ist, ist zu überprüfen, ob der Rollstuhl zur Beförderung als Sitz geeignet ist.
 - a. Wenn am Rollstuhl das Kraftknotensystem vorhanden ist, ist der Rollstuhl geeignet, denn nur an einem geeigneten Rollstuhl darf das Kraftknotensystem angebracht werden. Das Kraftknotensystem muss vorschriftsgemäß nach der DIN-Norm benutzt

werden. Der Fahrer sollte z.B. vor der Beförderung überprüfen, ob der rote Beckengurt, welcher als Bestandteil des Kraftknotensystems fest am Rollstuhl angebracht ist, unbeschädigt ist.

- b. Wenn kein Kraftknoten vorhanden ist, ist im Einzelfall anhand der folgenden Punkte durch den Fahrer zu prüfen, ob der Rollstuhl dennoch geeignet ist
- (1) Ist der Rollstuhl zugelassen? Dies ist anhand der vom Hersteller angebrachten Prüfnummer und Typennummer am Rollstuhl feststellbar. Im Zweifelsfall kann dies beim Rollstuhlhersteller oder bei Nachrüstfirmen erfragt werden,
 - (2) Es darf sich nicht um einen einfachen Faltrollstuhl handeln, da dieser für die Nutzung als Sitz im Fahrzeug nicht geeignet ist,
 - (3) Der Rollstuhl darf nicht beschädigt sein, z.B. Teile abgebrochen,
 - (4) Ist der Fahrer gut geschult? Es kommt vor, dass Fahrer die vorhandenen Alternativen nicht kennen bzw. erkennen. Halter/Unternehmer haben den Fahrer entsprechend zu unterweisen (u.a. § 3 BO-Kraft - Verordnung über den Betrieb von Kraftfahrunternehmen im Personenkraftverkehr).

3. Wenn diese Voraussetzungen vorliegen, ist die Sicherung über Hakensystem oder Laschungssystem nach der ISO-Norm oder der DIN-Norm möglich. Diese Rückhaltesysteme haben die Beförderer vor Ort zur Verfügung zu stellen. Die Rollstuhlnutzer selbst haben keine besonderen Ausstattungen wie z.B. Beckengurte am Rollstuhl vorzuhalten. Die Beförderung darf dann nicht verweigert werden.

Hülya Turhan
Referentin für Soziales Recht und Projekte

Düsseldorf, 25.07.2016