

Mit dem Rollstuhl im Auto unterwegs:

Der neue „Kraftknoten“ sichert den Benutzer, schafft aber Unsicherheit im Rechtsbereich

Tipps von Wolfram Hell / DIAS GmbH

Rund eine halbe Million Menschen sind in Deutschland auf einen Rollstuhl angewiesen. Obwohl die öffentliche Infrastruktur schon an vielen Punkten und in manchen Bereichen formal „rollstuhlgerecht“ ist, schaffen es trotzdem viele Rollstuhlbenutzer nicht, sie aus eigener Kraft mit den öffentlichen Verkehrsmitteln zu nutzen. Sie sind auf den Transport im Auto angewiesen. Die Teilnahme an Veranstaltungen, der Weg zur Arbeit oder der Besuch beim Arzt sind für sie ohne ein Auto undenkbar.

Die Un-Sicherheit der Beförderung

Eine wichtige Voraussetzung des Transportes ist die Sicherheit während der Autofahrt. Diese ist am besten dann gewährleistet, wenn die serienmäßig eingebauten Sitze und die Anschnallgurte benutzt werden. Wenn jedoch ein Rollstuhlbenutzer auf die besonders geformten Sitze seines Rollstuhles angewiesen ist oder das Übersetzen vom Rollstuhl auf den Autositz unmöglich ist, bleibt als Alternative für die im Rollstuhl sitzende Person nur der Transport in einem entsprechend geräumigen Fahrzeug. Der Rollstuhl und der Benutzer müssen dabei gegen unkontrolliertes Verwutschen oder Kippen durch die Fahrbewegungen gesichert werden. Diese Sicherung geschieht meist mit Spanngurten und geeigneten Befestigungspunkten im Auto.

Die maximale Sicherheit ist, wie schon gesagt, nur in den Standard-Autositzen gegeben. Die Sicherung der während der Fahrt im Rollstuhl befindlichen Person erreicht nicht dieses hohe Sicherheitsniveau. Hauptgrund dafür ist, dass der Rollstuhl in erster Linie zur Körperanpassung und zur Fortbewegung auf Wegen geschaffen wurde. Eine Anpassung an die Sicherheits-Anforderungen im Straßenverkehr würde den Rollstuhl-Gebrauch im Alltag durch größeres Gewicht und unhandliche Abmessungen erheblich beeinträchtigen. Der Einbau effektiver kraftfahrzeugseitiger Sicherungen scheitert an der Vielfalt und Unterschiedlichkeit der Rollstühle.

Daher war bisher alltägliche Praxis, dass die Sicherung der Person nur innerhalb des Rollstuhls, z.B. mit einem Beckengurt, erfolgen konnte und der Rollstuhl wiederum mit Rückhaltegurten dort festgeschnallt wurde, wo sich zufällig ein mehr oder weniger geeigneter Haltepunkt bot. Die Sicherung der Rollstühle und ihrer Nutzer ist damit mehr ein Festzurren, das formalen Charakter hat, als ein effektives Sicherheitssystem. Kommt es gar zum Crash, sind Verletzungen vorprogrammiert, da der für solche Fälle nicht bemessene Rollstuhl unter der Krafteinwirkung zusammenbrechen kann und seinen Nutzer wegrutschen lässt. Wenn dieser noch Glück hat, bleibt es beim Wegrutschen, ansonsten sind noch schwerere Verletzungen möglich. Den Herstellern und Anbietern dieser Produkte ist es daher auch nicht zu verdenken, dass sie vor allem mit Blick auf ihre Produkthaftung sorgfältig auch nur den Anschein einer Zustimmung zur Verwendung im Kfz vermieden und sich dabei auch nicht scheuten, das formal zu "verbieten".

Untersuchung und Forschungsergebnisse

Um diesen Missstand zu beheben, wurden zusammen mit der Bundesanstalt für Straßenwesen (BaSt) umfangreiche Crashversuche durch die Volkswagen AG unter Beteiligung des Rollstuhlherstellers Meyra durchgeführt. Die Ergebnisse dieser Untersuchungen flossen dann in eine Überarbeitung der DIN-Norm 75078-2 „Behindertentransportkraftwagen (BTW)“ ein. Sie wurde in der Neufassung zum 1.10.1999 verabschiedet und beschreibt seitdem den Stand der Technik, an dem sich die ausgeführten Systeme messen lassen müssen.

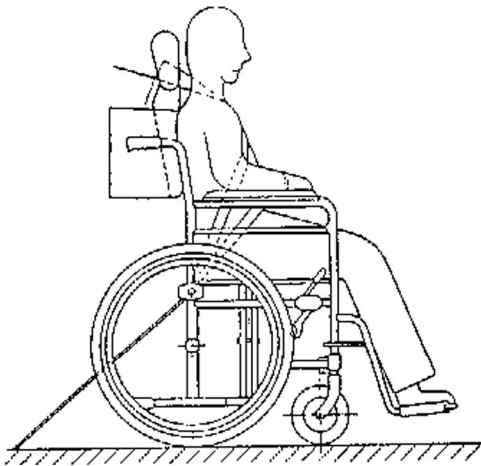
Die Untersuchungen brachten vor allem die Erkenntnis, dass eine Aufteilung des Rückhaltesystems in die Komponenten Personenrückhaltesystem (PRS) und Rollstuhlrückhaltesystem (RRS) durchgeführt werden muss.

Während das PRS aus einem Beckengurt besteht, soll das Rollstuhlrückhaltesystem günstiger Weise ein 4-Punkt-System sein, bei dem am Rollstuhl zwei vordere und zwei hintere Gurt-Abspannungen an Lochrasterschienen im Fahrzeugboden vorgenommen werden. Die fahrzeugseitigen (gemeint ist das Kfz) Einrichtungen dazu sind bereits schon weit verbreitet. Unterschiedlich waren dagegen bisher die Befestigungsmöglichkeiten am Rollstuhl.

www.vogelsitze.de/frame-bus-tech.html

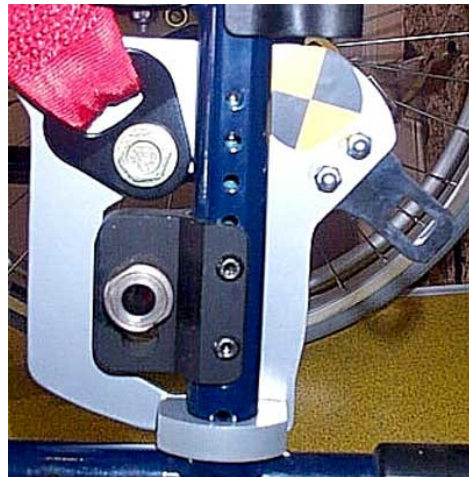


Als beste praktikable Möglichkeit haben die Untersuchungen dazu den sogenannten „Kraftknoten“ festgelegt. Dieser Kraftknoten ist zunächst ein theoretisch definierter seitlich gelegener Punkt, an dem die Verknüpfung der Abspannkräfte des Rollstuhls und der Sicherungskräfte des Beckengurtes erfolgen soll. Idealerweise liegt dieser beidseitige Kraftknoten auf der Höhe des sogenannten „R-Punktes“, dem Drehpunkt zwischen Oberkörper und Rumpf, in dessen Nähe sich in der Regel auch der Gewichtsschwerpunkt des menschlichen Körpers befindet.



Lage des Kraftknotens

<http://home.t-online.de/home/hj.bieber/35a.htm>



So sieht der Kraftknoten aus

www.taxenbedarf.de/kraftknoten.html

In seiner praktischen Ausführung ist der „Kraftknoten“ ein Gegenstand, der so geformt ist, dass er sich an der gewünschten Stelle am Rollstuhl befestigen lässt und Schlosszungen einerseits für das Personengurtsystem und andererseits für das Rollstuhlgurtsystem enthält. Er ist praktisch das Koppelstück für die beiden Sicherungssysteme, das an der bestgeeigneten Position am Rollstuhl gehalten wird.

In der Praxis lässt sich die optimale Lage des Kraftknotens zwar nicht erreichen, doch sollen die Versuche gezeigt haben, dass eine geringfügig verschobene Anordnung keine wesentliche Beeinträchtigung ergibt.

Der Kraftknoten muss in der Regel an jeden Rollstuhl separat angepasst werden, sofern die bis jetzt für einige Rollstuhltypen existierenden Ausführungen sich nicht anbringen lassen. Zur Zeit ist der Kraftknoten in der praktischen Ausführung bundesweit nur bei einer Firma erhältlich¹. Die Kosten belaufen sich auf etwa 350 Euro bei Faltrollstühlen und 580 Euro bei Elektrorollstühlen.

Zur rechtlichen Relevanz der DIN-Norm 75078

Dieser in der DIN 75078-2 definierte Kraftknoten ist nun seit 1.10.1999 der „Stand der Technik“. Da nicht erwartet werden konnte, dass mit dem Gültigwerden dieser Norm schlagartig alle Kraftfahrzeuge und Rollstühle eine entsprechende Ausrüstung vorweisen konnten, bestand bisher eine Übergangsfrist, in der die Systeme, die diesen Anforderungen nicht entsprachen, sowohl von der Verkehrsbehörde als auch den Versicherungsträgern geduldet wurde.

Während die Straßenverkehrsvorschriften von den Insassen eines Kraftfahrzeugs die Benutzung der serienmäßig vorhandenen Anschnallgurte verbindlich vorschreiben, hat der Gesetzgeber davon abgesehen, gleiches auch von und für behinderte Personen zu fordern, welche die normalen Sitze nicht benutzen können. Damit wurde ein unregelter Freiraum geschaffen, der stillschweigend toleriert wurde, um nicht anderenfalls die Behindertenfahrdienste vor unerfüllbare juristische Hürden zu stellen.

¹ Adresse: AMF Bruns, Hauptstraße 101, 26689 Apen

Seit Jahresbeginn werden die Teilnehmer von Behindertenfahrdiensten jedoch immer häufiger darauf hingewiesen, dass ihre Rollstühle mit einem Kraftknotensystem nachgerüstet werden sollten. Begründet wird dies oft damit, dass ansonsten im Falle eines Unfallschadens des Teilnehmers ein Mitverschulden unterstellt werde oder die Fahrdienste die Beförderung ablehnen könnten.

Da DIN-Normen keine Rechtsvorschriften sind, besteht für die Nachrüstung mit dem Kraftknoten keine Rechtspflicht im eigentlichen Sinne. Allerdings werden DIN - Normen jenseits der rein technischen Empfehlung auch als Definitionen dessen angesehen, was jeweils aktueller Stand der Technik ist. Sie können somit in der richterlichen Praxis dazu herangezogen werden, um das Maß der Erfüllung von Sorgfaltspflichten zu bestimmen. Die Einhaltung der DIN-Normen kann als Erfüllung der im Straßenverkehr erforderlichen Sorgfalt, die Nichteinhaltung als sorgfaltswidrig angesehen werden.

Versicherungsschutz ohne Kraftknoten fraglich

Abgesehen davon, ob ein Behindertenfahrdienst den Transport überhaupt noch ohne das Kraftknotensystem am Rollstuhl übernimmt, verhält sich ein Rollstuhlbenutzer, der den in der DIN-Norm beschriebenen Kraftknoten nicht an seinem Rollstuhl hat, sorgfaltswidrig und muss sich im Falle eines Unfallschadens ein Mitverschulden zuschreiben lassen und damit einen Teil seines Schadens selbst tragen.

Auch Behindertenfahrdienste, die behinderte Menschen ohne das nach DIN 75078-2 beschriebene Kraftknotensystem befördern, müssen damit rechnen, im Falle des Schadens haftbar gemacht zu werden. In diesem Punkt gibt es jedoch auch die Ansicht, dass seitens der Haftpflichtversicherungen der Behindertenfahrdienste dennoch Deckungsschutz gegeben sei, da die Allgemeinen Bedingungen den Schutz nicht ausschließen für den Fall, dass die Sicherungssysteme nicht dem neuesten Stand der Technik entsprechen würden. Gerichtsurteile für entsprechend gelagerte Fälle sind bislang nicht bekannt.

Wer zahlt den Kraftknoten?

Rechtlich ist zur Zeit noch nicht geklärt, welcher Kostenträger für die Finanzierung des Kraftknotens in Anspruch genommen werden kann. Der Bundesverband der Körper- und Mehrfachbehinderten ist der Ansicht, dass die Krankenkasse insbesondere für die Versorgung von Schulkindern mit dem Kraftknotensystem nach DIN 75078-2 zuständig ist, wenn die Schule nur mit dem „Behindertentransportkraftwagen“ erreicht werden kann.

Werkstattbeschäftigte hingegen und behinderte Menschen, die eine Tagesförderstätte besuchen, sollten nach Meinung des Verbandes die Kostenübernahme beim Sozialhilfeträger beantragen. Bei Ablehnung der Kostenübernahme empfiehlt der Verband, Widerspruch einzulegen und bietet eine „Argumentationshilfe“ an, die unter www.bvkm.de in der Rubrik „Recht“ unter „Argumentationshilfen“ heruntergeladen werden kann.

Zu beachten ist hierbei auch, dass die Krankenkasse, die zumeist auch rechtliche Eigentümerin des Rollstuhls ist, zu der Umrüstung ihre Zustimmung geben muss, unabhängig davon, ob sie die Kosten übernimmt oder nicht.

Autor:

Wolfram Hell ist Mitarbeiter der DIAS GmbH in Hamburg.

Die DIAS GmbH nimmt für Krankenkassen, Verbraucherschutzverbände und Hersteller Hilfsmitteltests und -prüfungen vor und führt Marktanalysen im Hilfsmittelbereich durch.

Adresse:

DIAS GmbH

Neuer Pferdemarkt 1

20359 Hamburg

<http://www.dias.de>