

Handicap-Check-Car: Das rollende Testlabor für behinderte Autofahrer Tipps von Edmund Friedrich und Wolfram Hell / DIAS GmbH

Die Fortschritte in der Kraftfahrzeugtechnik und der Elektronik ermöglichen immer mehr behinderten Personen, „auto-mobil“ zu werden - auch vielen, für die das bisher unwahrscheinlich erschien.

Die Umrüstfirmen können immer detaillierter auf besondere Bedürfnisse eingehen, bauen beispielsweise die Schalter für Blinker, Scheibenwischer und Hupe in die Kopfstütze ein oder schaffen für Personen mit Hand-Arm-Fehlstellungen ganz besondere „Lenkräder“. Diese haben allerdings manchmal mit einem „Rad“ nichts mehr zu tun, sondern sind Querbügel mit individuellen Handgriffen und angebauten Hebeln für die Betätigung von Gas und Bremsen.

Doch bevor es zur endgültigen Anpassung eines Autos kommt, müssen einige andere Aspekte berücksichtigt werden. Zunächst ergeben sich aus den körperlichen Einschränkungen in aller Regel rechtliche Konsequenzen. Im Folgenden wollen wir zeigen, was die Fahrerlaubnis-Verordnung für Menschen mit Behinderung vorschreibt. Außerdem zeigen wir, was bei der Erstellung eines technischen Gutachtens für die spätere Anpassung des Autos wichtig ist. Dazu stellen wir das Handicap-Check-Car vor, mit dem nicht nur individuelle Kraftmessungen vorgenommen werden können, sondern auch viele kleine technische Hilfsmittel für die Anpassung getestet werden können.

Begutachtung und Anpassung

Für Menschen mit Behinderung, die einen Führerschein und einen PKW erwerben möchten, kann die Fahrerlaubnisbehörde die Erstellung eines ärztlichen Gutachtens anordnen, das die körperliche Eignung zum Fahren eines PKW überprüft. Die gesetzliche Grundlage hierfür ist die Fahrerlaubnis-Verordnung (FeV, § 11 nebst Anlage 4 und 5). Für Inhaber einer Fahrerlaubnis, die aufgrund körperlicher Einschränkungen oder Erkrankungen beim Fahren beeinträchtigt sind, regelt der § 46 die notwendigen Änderungen.

Sollte der Einsatz besonderer technischer Hilfsmittel für das Fahren notwendig sein, kann ein amtlich anerkannter Sachverständiger oder Prüfer für den Kraftverkehr dafür ein spezielles Gutachten erstellen. Die darauf folgende technische Anpassung des PKW durch einen Umrüstungsbetrieb stützt sich dann auf das vorliegende Gutachten. In Zusammenarbeit sollten anschließend der Umrüstungsbetrieb, der Kunde und - soweit involviert - der Technische Berater eines Rehabilitationsträgers bestimmen, welche Umbauten vorgenommen werden können.

Die erforderliche amtliche Abnahme der Einbauten am Fahrzeug durch den TÜV ist problemlos, wenn der Rat des Sachverständigen schon bei der Planung der Umrüstung Berücksichtigung fand. Die Qualität und Zuverlässigkeit der eingebauten sicherheitsrelevanten Zusatzgeräte wird durch die Abnahme von Kfz-Sachverständigen des TÜV bestätigt.

Kostenträger

Die Umrüstkosten für das Fahrzeug trägt bei Anerkennung des Bedarfs je nach Zuständigkeit einer der Kostenträger für die berufliche Rehabilitation. Im Sozialgesetzbuch IX werden alle „Träger der Leistungen zur Teilhabe“ am Leben in der Gesellschaft aufgezählt. Welcher von diesen Rehabilitationsträgern die Leistungen nach der Kraftfahrzeughilfe-Verordnung übernehmen muss, hängt im Einzelfall davon ab, ob man kranken- und / oder rentenversichert bzw. keins von

beidem ist. Tritt eine Behinderung in Folge eines Arbeitsunfalls auf, übernimmt der zuständige Unfallversicherungsträger die Kosten, häufig auch zusammen mit der Bundesagentur für Arbeit. Ist man nicht renten- und krankenversichert, kann die Bundesagentur für Arbeit die Kosten für Fahrzeuganschaffung sowie Umbau und Führerscheinerwerb übernehmen. Da die gesamte Thematik äußerst komplex ist, empfehlen wir Ihnen, sich direkt an die Rehabilitationsträger zu wenden und dort entsprechendes Informationsmaterial anzufordern. Auch beim Bundesministerium für Gesundheit und Soziale Sicherung erhalten Sie kostenlos Broschüren und Ratgeber rund um das Thema (<http://www.bmgs.bund.de/>).

Individuelle Kraftmessung

Nicht alles ist in jedem Fahrzeug machbar und Patentlösungen für alle gibt es nicht. Jede Behinderung braucht eine individuelle Umrüstung für das jeweils gewünschte Fahrzeug. Ein Paraplegiker benötigt andere Hilfen zum Fahren als ein Tetraplegiker, so wie ein beinamputierter Fahrer andere Anpassungen braucht als ein armamputierter Fahrer. Für alle gilt jedoch: „Ziel ist es, dass jeder Behinderte zu jeder Zeit allein Auto fahren kann. Das ist für die Betroffenen ein großes Stück Lebensqualität, das zu mehr Unabhängigkeit und Freiheit führt“, wie der Umrüster Toll von AfB betont. Es sind aber nicht nur die schweren Behinderungen, für die Lösungen gefunden werden müssen, auch Hilfen für ältere Menschen wie eine elektrisch verstellbare Aufstehhilfe stehen auf dem Programm.

Eine große Hilfe beim Erstellen des technischen Gutachtens, das die aufgeführten verschiedenen Ansprüche zu berücksichtigen hat, kann die individuelle Kraftmessung sein. Denn durch die bloße Inaugenscheinnahme der Behinderung durch den Gutachter - die letztlich auf dessen persönlicher Erfahrung beruht – können die tatsächlich noch vorhandenen Kräfte kaum präzise eingeschätzt werden. Hier kann durch die Möglichkeit einer konkreten Kraftmessung der verbliebenen Arm-, Bein- und Lenkkräfte die Begutachtung entscheidend unterstützt werden. Die Messung der Hand-, Arm- und Beinkräfte sowie die Ermittlung der gegebenen Bewegungsmöglichkeiten gibt Aufschluss darüber, ob standardmäßige Komponenten verwendet werden können oder ob weitergehende individuelle Anpassungen notwendig sind.

Es gibt sinnvoller Weise keine Vorschrift darüber, wie viel Kraft ein Mensch noch aufbringen können muss, um ein Fahrzeug fahren zu dürfen. Schließlich wird schon beim Fahrzeugbau großer Wert darauf gelegt, dass für die Bedienung der primären und sekundären Funktionsteile so wenig persönliche Kraftaufwendung wie nur möglich nötig ist. Servolenkung und ABS sind die bekanntesten Beispiele für derartige Entlastungen.

Wenn bei behinderten Fahrzeugnutzern die eigentlich notwendigen Kräfte nicht mehr oder nur in geminderter Stärke vorhanden sind, sollen technische Hilfsmittel an deren Stelle treten und die Defizite kompensieren. Die EU-Länder haben in der „Internationalen Harmonisierung der technischen Vorschriften für Kraftfahrzeuge“ ECE-Regelungen verfasst, die unter anderem die maximalen Betätigungskräfte für die Bremsen in PKW behandeln. So wird in der Vorschrift „ECE-R-13 Bremsen“ für die Fahrzeugklasse M1 (Fahrzeuge zur Personenbeförderung mit höchstens acht Sitzplätzen) formuliert, welche Betätigungskraft bei Bedienung der Hilfsbremse vom Fahrzeugnutzer mit der Hand und mit dem Fuß maximal aufgebracht werden muss. Das Hilfsbremssystem muss in den Autos demzufolge so konstruiert sein, dass ein Nutzer mit der Hand höchstens 400 Newton (ca. 40 Kilopond) aufbringen muss und mit dem Bein 500 Newton (ca. 50 Kilopond).

Vor allem bei Senioren lässt die Kraft rapide nach und eigentlich müssten - so der Sachverständige Kretschmer vom TÜV Nord - kontinuierliche Nachmessungen erfolgen. Als konkretes Beispiel nennt er den Fall eines älteren Unternehmers, der häufig weite Strecken fährt. Es zeigte sich, dass er bei einer Probefahrt nicht mit normalem Arm- und Handeinsatz, sondern nur durch Einsatz des Körpergewichtes lenken konnte. Bei seinen Fahrten mit dem eigenen Wagen hatte ihn bisher immer die neben ihm sitzende Ehefrau beim Lenken unterstützt - und das bei Geschwindigkeiten bis 220 km/h! Beim Probieren im Handicap-Check-Car stellte sich aber heraus, dass er mittels aufgestecktem Bügel-Lenker das Auto problemlos selbst lenken konnte.

Die Kraftmessungen sind allerdings nicht Pflicht, doch ihr Vorteil liegt auf der Hand. Auf Basis der gemessenen, noch vorhandenen Restkräfte in Armen und Beinen können viele Umbauten schneller vorgenommen werden, ohne das Zufallsprinzip von Versuch und Irrtum. Die Ergebnisse werden von dem TÜV-Sachverständigen, der mit dem Fahrzeug die Tests durchführt, in einem Gutachten aufgelistet. Mit diesem Gutachten können qualifizierte Umrüstbetriebe nach Wahl des Kunden gezielt die optimalen Einbauten am Fahrzeug des Körperbehinderten vornehmen.

Wer nimmt diese Kraftmessungen vor?

Die Kraftmessungen werden heute bereits von einigen Umrüstungsbetrieben vorgenommen, aber auch von vielen TÜVs.

Unterscheiden lassen sich stationäre Messmodule von mobilen Einrichtungen. Bei vielen TÜVs haben Behinderte die Möglichkeit, ihre noch aktiven Kräftepotentiale stationär messen zu lassen. Wir gehen davon aus, dass auch einige Umrüstungsbetriebe für PKW-Anpassungen derartige Kraftmessungen vor Ort vornehmen können. So führt beispielsweise die Umrüstungsfirma Zawatzky ein Mess-Mobil, mit dem ein technisches Eignungsgutachten mit Hilfe des Kraftmessgerätes erstellt wird.

Neben der stationären gibt es eine mobile Variante der Kraftmessung. Hierbei handelt es sich um Fahrzeuge, in die verschiedene Instrumente eingebaut sind, mit denen vorhandene Arm-, Bein- und Lenkkräfte gemessen werden können. Darüber hinaus sind die Fahrzeuge mit vielen technischen Hilfsmitteln ausgestattet, die ausprobiert werden können.

Zwei der mobilen „Check-Cars“ sind uns bekannt. Zum einen betreibt der TÜV Nord in Hannover ein Handicap-Check-Car, zum anderen der Umrüstbetrieb Paravan. Diese Firma setzt nach eigenen Angaben ein sogenanntes Safety-Car ein, mit dem viele Messungen vorgenommen werden können. Der Anbieter weist darauf hin, dass diese wirklich mobil, nämlich während des Fahrens erhoben werden. Wir wollen im folgenden das Handicap-Check-Car des TÜV Nord näher beschreiben.

Das Handicap-Check-Car: Fahrzeugbeschreibung

Das Handicap-Check-Car ist ein mobiles Test-Labor. Es wurde im Verbund mit dem TÜV Nord Straßenverkehr, dem Umrüster Manfred Toll von der Firma AfB Automobilumrüstungen für Behinderte und dem Volkswagenwerk in Hannover entwickelt. Das derzeit in der Anwendung befindliche Modell ist nach zwei Vorgängermodellen schon die dritte Generation. Das Basis-Fahrzeug wurde von der VW AG bereitgestellt, die Einbauten vom TÜV Nord in Hannover finanziert. Insgesamt kostete das Fahrzeug ca. 100.000 €. Für Nachfolgemodelle will sich VW jedoch leider aus der Finanzierung zurückziehen.



Basis des Check-Cars ist ein VW Transporter mit Hochdach. Darin sind Seiten- und Hintertür mit absenkbaren Stufen und Rollstuhl-Hubliften ausgestattet. Der Fahrersitz ist mit Motorantrieb weit nach hinten in den befahrbaren „Laderaum“ verschiebbar und ermöglicht es, im Fahrzeug vom Rollstuhl auf den Fahrersitz zu gelangen. Dort sind modernste Behinderten-Fahrhilfen und Messeinrichtungen für Hand-, Arm- und Beinkräfte eingebaut.

Neben den Kraftmessungen können auch zahlreiche spezielle Lenk- und Bedienhilfen wie Lenkraddrehknäuf, Armstumpf-Hülsen für Amputierte, Bedienschalter in der Kopfstütze für Blinker, Scheibenwischer, Hupe, Licht und anderes für unterschiedliche Behinderungen direkt ausprobiert werden. Mit Fahrproben lässt sich beispielsweise auch die Wirkungsweise einer automatischen Kupplung "erfahren". Mittels Videoanlage können weitergehende technische Hilfsmittel und Informationen demonstriert werden.



Eine Untersuchung mit dem Check-Car kann je nach Bedarf bis zu 1 ½ Stunden dauern. Die Kostenträger wie Arbeitsämter, Rentenversicherungsträger, Integrationsämter u.a. übernehmen diese Kosten, sofern sie nicht auf Eigenvornahme der Fallbearbeitung durch ihre eigenen Technischen Berater bestehen. Das sorgfältig von einem spezialisierten Sachverständigen erstellte Gutachten kann aufwendige Fehlentwicklungen (nach dem Prinzip „Versuch und

Irrtum“) ersparen, wenn es sinnvoll von einem Fachbetrieb umgesetzt wird, es wirkt damit letztlich kostendämpfend.

Deutschlandweiter Einsatz und Kontakt

Der Einsatz des mobilen Handicap-Check-Car wird derzeit noch nicht von allen Beteiligten als selbstverständlich betrachtet. Vielmehr muss sich der interessierte Klient selbst darum bemühen, einen „Test-Termin“ zu bekommen. Der Service dieses Fahrzeugs kann auch - und das ist ja der besondere Sinn dieses rollenden Testlabors - am Wohnort des Kunden in Anspruch genommen werden.

Deutschlandweit steht dieses Fahrzeug einem großen Kreis von Körperbehinderten zur Verfügung. Körperbehinderte, die Kraftfahrer sind oder Kraftfahrer werden wollen, können jetzt umfassender beraten werden - ihre Mobilität wird in vielen Fällen vielleicht erst durch den Einsatz dieses rollenden Labors möglich. Manche Umrüstdetriebe bestellen das Handicap-Check-Car für Fallbearbeitungen aller ihrer Filialen in ganz Deutschland.

- Der Ansprechpartner für den Einsatz des Handicap-Check-Car ist Wilfried Kretschmer vom TÜV Nord Straßenverkehr, zu erreichen über Fax 0511/986 2133.
- Für die Region Schleswig-Holstein steht Helmut Petersen zur Verfügung, zu erreichen über die TÜV Nord Straßenverkehr GmbH, Region Holstein, Hans-Böckler-Ring 10 in 22851 Norderstedt (Telefon: 040 - 529001111). Dort ist auch ein Prospekt zum Handicap-Check-Car erhältlich.
- Paravan-Safety-Car: PARAVAN - Roland Arnold, 72539 Pfronstetten-Aichelau, Franz-Arnold-Str. 26/2, Tel. : 07388 – 999566, Fax: 07388 – 999579
Internet: www.paravan.com
E-Mail: vertrieb@paravan.de
- Mess-Mobil Zawatzky: Mobilcenter Zawatzky GmbH, 74909 Meckesheim, Bemannsbruch 2-4, Tel.: 06226 – 92170, Fax: 06226 – 921792
Internet: www.mobilcenter.de
E-Mail: rudolf.zawatzky@mobilcenter.de

Autoren:

Edmund Friedrich und Wolfram Hell sind 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>