**Stellungnahme der Bundesarbeitsgemeinschaft Selbsthilfe von Menschen mit Behinderung, chronischer Erkrankung und ihren Angehörigen (BAG SELBSTHILFE) zum Entwurf des Ministeriums für Bauen, Wohnen, Stadtentwicklung und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen zum Erlass zur Regelung von Mindestanforderungen an die Mitnahme von E-Scootern in Linienbussen des ÖPNV**

Zu dem an den Deutschen Behindertenrat übersandten Entwurf eines Erlasses zur Regelung von Mindestanforderungen an die Mitnahme von E-Scootern in Linienbussen des ÖPNV nimmt die BAG SELBSTHILFE, Dachverband der Behindertenselbsthilfe mit rund 120 Mitgliedsorganisationen, zudem Mitglied im Deutschen Behindertenrat, wie folgt Stellung:

Die BAG SELBSTHILFE befürwortet eine bundesweit einheitliche und verbindliche Regelung zur Mitnahme von E-Scootern in Linienbussen des ÖPNV. Insoweit unterstützen wir den beabsichtigten Erlass von seinem Grundsatz her, obwohl wir nicht nachvollziehen können, warum nicht die Form einer Rechtsverordnung gewählt wurde. Ein Erlass mag zwar in zeitlicher Hinsicht schneller ergehen – was wir begrüßen -, von einer Rechtsverordnung hätten wir jedoch mehr Rechtsverbindlichkeit und auch Druck bei den Beteiligten zur Einhaltung der Vorgaben erwartet.

Im Übrigen verkennt die BAG SELBSTHILFE in inhaltlicher Hinsicht nicht, dass der Gesetzgeber neben einer Regelung zur Teilhabe von Menschen mit Behinderungen gleichzeitig Vorgaben im Hinblick auf die erforderliche Verkehrssicherung treffen muss. Allerdings – so weist das Vorwort zutreffend hin – ist eine Verkehrssicherung, die jede Schädigung ausschließt, im praktischen Leben nicht erreichbar und insoweit ein abstraktes vollständiges Verbot, andere nicht zu gefährden, utopisch. Diese Klarstellung durch den Bundesgerichtshof möchten wir im Hinblick darauf, dass es sich bei E-Scootern um medizinische Hilfsmittel handelt, die dem Nutzer die Teilhabe am Leben in der Gemeinschaft ermöglichen, besonders hervorheben.

**Zu 1. - Anforderungen an E-Scooter**

Im Hinblick auf die im Entwurf enthaltenen Mindestanforderungen an E-Scooter gibt die BAG SELBSTHILFE zu Bedenken, dass dann lediglich 25 – 30 % der derzeit am Markt befindlichen vierrädrigen E-Scootern mitnahmefähig sind (vgl. erstes ergänzendes STUVA-Gutachten). Ein Großteil an E-Scootern – solche die lediglich den erforderlichen Nachweis nicht erbringen können und solche die nur über drei Räder verfügen – wäre trotz bestehender Verkehrssicherheit von der Mitnahme ausgeschlossen.

Die Behindertenverbände hatten zwar seinerzeit dem am „Runden Tisch“ NRW zustande gekommenen Kompromiss, auf den die jetzigen Mindestanforderungen zurückgehen, zugestimmt. Nichtsdestotrotz halten wir jedoch eine Revisionsklausel, mit der die vorliegenden Normen spätestens nach vier Jahren überprüft und die Kriterien ggf. veränderten Erkenntnissen und dem technischem Fortschritt angepasst werden, für dringend notwendig. Sinnvoll wäre zudem ein begleitendes Monitoring, um zu gewährleisten, dass sich der E-Scooter-Markt dahingehend entwickelt, dass zukünftig ein größer werdender Anteil von E-Scootern die Kriterien zur Mitnahme in Linienbussen des ÖPNV erfüllt.

**Zu 2. - Anforderungen an die Linienbusse des ÖPNV**

Was umgekehrt die Anforderungen an die Linienbusse des ÖPNV betrifft, werden die im Entwurf enthaltenen Angaben von Seiten der BAG SELBSTHILFE grundsätzlich mitgetragen. Wir halten es jedoch für zwingend notwendig, auch die konkrete Anzahl an Linienbussen sowie den Anteil am bestehenden Linienbusverkehr festzustellen, damit der Bedarf den Erfordernissen entsprechend schnell angepasst werden kann. Die Überprüfung könnte u.E. im Rahmen des erwähnten Monitoring-Verfahrens erfolgen. Das gilt darüber hinaus auch für die Klärung, ob und inwieweit Linienbusse nachgerüstet werden können und ob Neuanschaffungen tatsächlich die erforderliche Ausstattung vorweisen.

**Zu 3. - Voraussetzungen für die Nutzerinnen und Nutzer des E-Scooters**

Die im Entwurf genannten Voraussetzungen für die Nutzerinnen und Nutzer von E-Scootern entsprechen den Ergebnissen des erwähnten Runden Tisches. Die BAG SELBSTHILFE trägt diese Festlegungen daher mit, auch wenn wir davon ausgehen, dass sie geeignet sind, den Personenkreis einzuschränken.

**Zu 4. - Empfehlungen**

Die BAG SELBSTHILFE hält die Entscheidung, keine zwingenden Vorgaben zu formulieren sondern Empfehlungen auszusprechen, für weitsichtig und zweckmäßig. Das betrifft sowohl das E-Scooter-Siegel als auch die Schulungen für die Nutzer. Insoweit sind die von den Verkehrsunternehmen und -verbünden bereits angebotenen Schulungsveranstaltungen zur Sicherung von Mobilität von Menschen mit Behinderungen aus unserer Sicht wichtig und hilfreich. Wir plädieren dafür, sie auch im Hinblick auf die Nutzerinnen und Nutzer von E-Scootern zu erweitern.

**Ergänzende Hinweise**

In sozialrechtlicher Hinsicht ist sicherzustellen, dass mitnahmefähige E-Scooter auch tatsächlich von den zuständigen Kostenträgern, insbesondere von den Krankenkassen im Rahmen ihrer Hilfsmittelversorgung zur Verfügung gestellt bzw. finanziert werden. Denn auch noch so gut gemeinte Transport- und Nutzungsregelungen im Sinne der Betroffenen sind für diese im Ergebnis kein Gewinn, wenn die Sozialleistungsträger eine Kostenübernahme in der Praxis unterlaufen können. Auch hier eignet sich das erwähnte Monitoring-Verfahren zur Prüfung der Bewilligungspraxis im Bereich E-Scooter.

Umgekehrt ist erforderlich, dass eine barrierefreie Nutzung von Wegen und Zugängen zu den Linienbussen möglich ist, dass insoweit also auch die infrastrukturellen Anforderungen für mobilitätseingeschränkter Menschen außerhalb der Busse verbessert werden, um eine Nutzung der Busse überhaupt erst zu ermöglichen. Dabei geht es in erster Linie darum, dass die Bus-Bahnsteige einen Ebenen-gleichen Zu- und Ausstieg in den Linienbus ermöglichen. Wir sehen hier die Aufgabenträger in der Pflicht, sich mit den Kommunen abzustimmen und Lösungen vor Ort zu entwickeln. In diesem Zusammenhang betonen wir, dass wir die im Erlass vorgesehene Steigfähigkeit von 12 % für E-Scooter zwar als Übergangslösung akzeptiert. Ziel muss es aber sein, möglichst rasch die in den DIN-Normen festgelegten, maximalen 6 % als maximale Steigung zu erreichen.

Wie bereits mehrfach betont, halten wir ein begleitendes Monitoring für unabdingbar. Diese muss das gesamte Spektrum von der tatsächlichen Nutzungsmöglichkeit und der entsprechenden Inanspruchnahme von E-Scooter-Beförderungen über die Marktentwicklung bei E-Scootern bis hin zu der erforderlichen Barrierefreiheit außerhalb des Linienbusses und den sozialrechtlichen Bewilligungsvoraussetzungen abdecken.

Die BAG SELBSTHILFE betont abschließend nochmals, dass sie den politischen Willen, eine bundesweit einheitliche Regelung zur Mitnahme von E-Scootern in Linienbussen des ÖPNV zu schaffen, anerkennt. Hierdurch werden u.E. generelle Beförderungsausschlüsse für E-Scooter verhindert und Rechtssicherheit für alle Beteiligte geschaffen. Es bleibt jedoch zu betonen, dass es sich vorliegend nur um einen Kompromiss handelt, der insbesondere die Vorgaben der UN-Behindertenrechtskonvention nur unzureichend beachtet und erfüllt. Wie auch der Deutsche Behindertenrat halten wir daher an der Forderung nach einer Revisionsklausel fest, nach der die vorliegenden Regelungen spätestens nach vier Jahren zwingend zu überprüfen und gegebenenfalls anzupassen sind.

Düsseldorf, den 03.02.2017