

# SoVD Soziales im Blick

Sozialverband Deutschland

Jetzt für den Ernstfall vorsorgen  
mit der Sterbegeldversicherung!

WVS

Nr. 2

SoVD-Zeitung | Ausgabe Niedersachsen

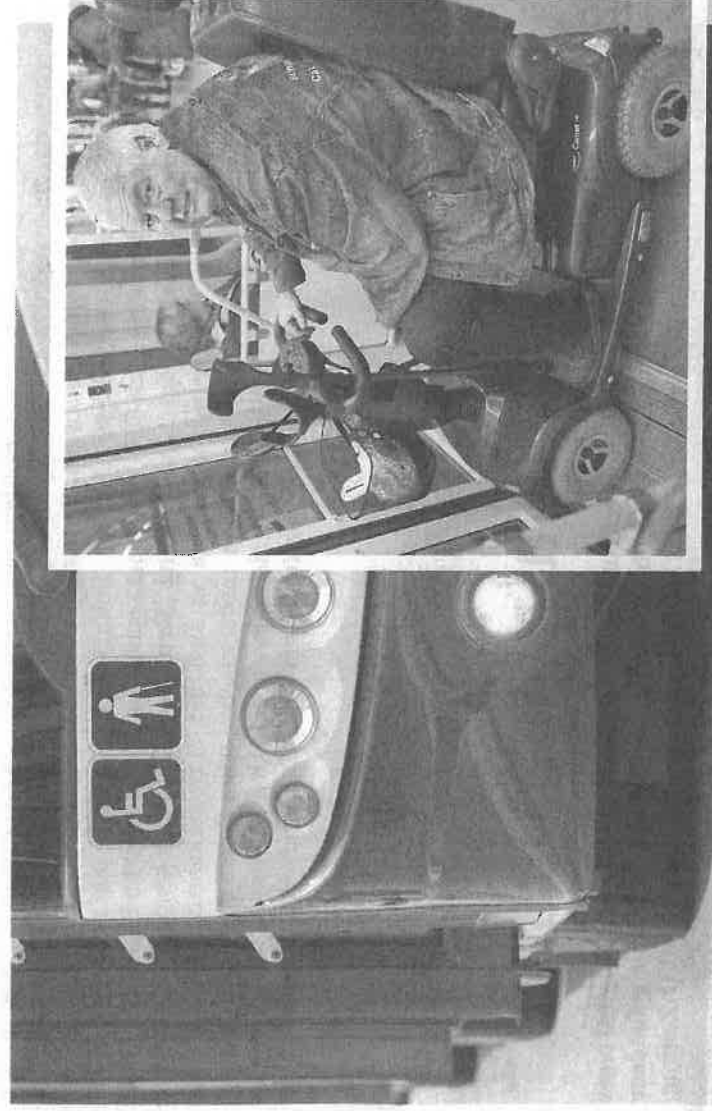
Nr. 2 / Februar 2017

Erlaubt Verbot und regelt Mitnahme von E-Scootern in Linienbussen

## Freie Fahrt für Elektromobile

Elektromobile oder auch E-Scooter sind beliebt. Sie ermöglichen vor allem älteren Personen und Menschen mit Behinderung eine selbstbestimmte Teilhabe. Anders als elektrische Rollstühle sind E-Scooter bisher jedoch vielfach von einer Beförderung in öffentlichen Verkehrsmitteln ausgenommen. Eine Benachteiligung, die der SoVD stark kritisiert. In eindrucksvollen Schreiben an die Verantwortlichen in Bund und Ländern drängte Verbandspräsident Adolf Bauer daher auf eine Lösung. Jetzt liegt dem SoVD der Entwurf eines Erlasses vor, der die Mitnahme von E-Scootern in Linienbussen bundesweit regeln soll. Damit wäre nicht nur der pauschale Ausschluss derartiger Hilfsmittel vom Tisch, sondern insgesamt auch ein wichtiger Etappensieg für mehr Barrierefreiheit errungen.

Öffentliche Verkehrsmittel sollen die Mobilität aller Menschen garantieren. Dazu gehören natürlich auch Personen mit körperlichen Einschränkungen. Nachdem jedoch ein Gutachten zu dem Schluss gekommen war, dass E-Scooter bei der Mitnahme im Linienbus rutschen oder kippen könnten, schlossen diverse Verkehrsunternehmen diese pauschal von der Beförderung aus. Zuvor



Fotos: Henning Kaiser / dpa, astrosystem/fotolia

Menschen, die auf ein Elektromobil angewiesen sind, waren bisher von der Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel weitestgehend ausgeschlossen. Das soll sich nun jedoch ändern.

hatte der Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) eine entsprechende Empfehlung abgegeben. Verantwortung wollten auch die Hersteller nicht übernehmen. Sie lehnten eine Haftung für den Transport der Fahrzeuge in Bussen und Bahnen ab.

### Nicht jedes Modell für Mitnahme im Bus geeignet

Das Nachsehen hatten die Nutzer der Elektromobile, sie blieben an der Haltestelle zu-

rück. Das Problem: E-Scooter unterscheiden sich stark in Größe, Geschwindigkeit und Gewicht. So kann man nicht mit jedem Modell rückwärts in einen Linienbus fahren, geschweige denn auf kleinstem Raum manövrieren. Genau das aber ist für eine sichere Beförderung unbedingt erforderlich. Denn wird ein solches Gefährt nicht in Fahrtrichtung abgestellt und gesichert, kann es kippen und gefährdet damit sowohl den Nutzer als auch an-

### Erlaubt zur Mitnahmepflicht von hoher Bedeutsamkeit

Aus Sicht des SoVD darf jedoch eine mangelhafte Barrierefreiheit nicht zum Ausschluss behinderter Menschen von der Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel führen. Daher

**Fortsetzung auf Seite 2**

Anzeige



**Unsere Berater finden für Sie die passende Sterbegeldversicherung!**

- Entlasten Sie Ihre Angehörigen und decken alle Kosten ab!
- ✓ Aufnahme bis zum 85. Lebensjahr
- ✓ Keine Gesundheitsfragen
- ✓ Keine Wartezeiten
- ✓ Günstiger Gruppentarif für WVS-Versicherte

Jetzt kostenlos beraten lassen.

**030-398 202 160**

www.wvs-ag.com | info@wvs-ag.com



## Blickpunkt

Wie leben Menschen mit Behinderung in unserer Gesellschaft? Wie steht es um ihre Teilhabe, die – so schreibt es die UN-Behindertenrechtskonvention vor – gleichberechtigt gegenüber nichtbehinderten Menschen sein soll? Die Antwort ist ernüchternd und alarmierend zugleich: „Je schwerer die Beeinträchtigung, desto geringer die Teilhabechancen.“ So jedenfalls lässt sich das Gesamtergebnis des Teilhabeberichtes zusammenfassen, den die Bundesregierung jetzt vorgelegt

hat. Der Bericht dokumentiert dezidiert die vielfache Benachteiligung behinderter Menschen in zentralen Lebensbereichen. Mangelnde Teilhabe beginnt früh: 71 Prozent aller Kinder, die Förder-schulen besuchen, verlassen diese ohne anerkannten Abschluss. Gleiche Chancen? Wohl kaum. Über 60 Prozent aller Kinder mit sonderpädagogischem Förderbedarf werden (immer noch) nicht inklusiv beschult. Die Ungleichheit setzt sich im Erwerbsleben fort: 2013 hatten 80 Prozent der

Menschen im erwerbsfähigen Alter einen Job – sofern sie keine Behinderung hatten. Bei den Erwerbsfähigen mit Beeinträchtigung waren es 49 Prozent. Ebenso ungerecht, aber mit umgekehrten Vorzeichen, muten die Arbeitslosenquoten an. Da verundert es wenig, dass das Armutsrisiko Behinderter stetig und überproportional steigt. Das ist beschämend. Chancengleichheit muss endlich selbstverständlich werden!

Adolf Bauer  
SoVD-Präsident

### Aus der Not heraus zur Stütze erwachsen

Damals und heute: Frauenarbeit im SoVD währt bereits fast 100 Jahre

Seite 7



### Mit Wattestäbchen Leukämie bekämpfen

Durch Stammzellenspende zum Lebensretter werden

Seite 15



### Versorgung mit Arzneimitteln sicherstellen

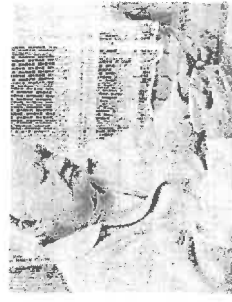
Versandhandelsverbot wird zum Streitthema

Seite 5

### Mehr als nur Nahrung – Essen bei Demenz

Ernährung Demenzkranker stellt Pflegendes vor eine große Herausforderung

Seite 9



### Er war einfach Spitze!

Vor 30 Jahren stirbt Moderator Hans Rosenthal

Seite 24



Erlass kippt Verbot und regelt Mitnahme von E-Scootern in Linienbussen

## Freie Fahrt für Elektromobile

**Fortsetzung von Seite 1**  
 kommt dem geplanten Erlass Verkehrsministeriums getroffen hatte. Als Vertreter des SoVD nahm an diesen Gesprächen auch Dr. Michael Spörke teil. Im Gespräch mit der SoVD-Zeitung äußert er sich über den dort erzielten Kompromiss (siehe Interview auf dieser Seite). Dabei macht Dr. Spörke noch einmal deutlich, worum es im Kern ging: „Man muss sehen, dass hier versucht wurde, über die E-Scooter eine Einfallsschneise zu finden, von dem Erfordernis der Barrierefreiheit wegzukommen. Diesem Vorhaben hat der SoVD einen Strich durch die Rechnung gemacht. Das war ein harter, aber erfolgreicher Kampf.“

**Mindestanforderungen für die Mitnahme im Bus**  
 Die Details der Regelung erarbeitet ein Runder Tisch, der sich unter der Federführung

Herausgekommen ist eine Regelung, wonach vierrädrige E-Scooter mitgenommen werden müssen. Voraussetzung ist unter anderem, dass sie nicht länger als 1,20 Meter und inklusive Nutzer nicht schwerer als 300 Kilogramm sind.

**Echte Barrierefreiheit wird nur gemeinsam erreicht**  
 Für Klarheit müssen jetzt die Hersteller der Elektromobile sorgen. So könnte etwa ein Siegel „für die Beförderung im ÖPNV geeignet“ schon bei der Anschaffung Orientierung bieten. Da es sich bei E-Scootern um medizinische Hilfsmittel handelt, sind aber auch die Krankenkassen ge-

fordert. Sie dürfen sich einer Bewilligung mitnahmefähiger Modelle nicht verweigern. Abschließend muss sichergestellt werden, dass im Verkehr befindliche und neu angeschaffte Busse den im Erlass genannten Kriterien genügen. Ein solcher Prozess kann unter Mitwirkung aller Beteiligten und ständiger Überprüfung letztlich zu echter Barrierefreiheit führen. *job*



### Interview

## „Wir haben die Blockade aufgebrochen!“

Dr. Michael Spörke ist Leiter der Abteilung Sozialpolitik im SoVD-Landesverband Nordrhein-Westfalen. Er war Mitglied eines Runden Tisches, an dem ein Kompromiss zur Mitnahme von E-Scootern in Linienbussen erarbeitet wurde. Warum die gefundene Lösung nicht jeden glücklich macht und dennoch von zentraler Bedeutung ist, erklärt Dr. Spörke im Gespräch mit der SoVD-Zeitung.

**— E-Scooter werden von Bussen nicht mitgenommen, weil sie andere gefahren könnten. Ist das übertriebene Vorsicht?**

Natürlich muss man mögliche Gefahren berücksichtigen und die E-Scooter entsprechend sichern. Allerdings legen die Verkehrsbetriebe hier einen Maßstab an, der für keinen anderen Verkehrsteilnehmer so gilt. Wollte man nämlich alle Gefahren ausschließen, könnte bald niemand mehr am Nahverkehr teilnehmen.

**— Sehen Sie nicht auch die Hersteller in der Pflicht?**

Natürlich. Das war ja auch Bestandteil des Kompromisses, den wir am Runden Tisch mühsam erarbeitet haben: So, wie die Verkehrsbetriebe ihre Fahrzeuge entsprechend umrüsten, müssen auch die Hersteller dafür Sorge tragen, dass ihre E-Scooter für die Beförderung in Bussen geeignet sind.

Mit dem Erlass existiert eine Rechtsgrundlage. Dann geht es darum, dass sich unter anderem auch der SoVD mit seinen Landesverbänden dafür einsetzt, dass diese umgesetzt wird. Das werden wir hier in NRW auf jeden Fall tun, denn der Erlass alleine führt natürlich nicht dazu, dass die Verkehrsunternehmen nun auch ihre Fahrzeuge entsprechend umrüsten. Wir haben keinerlei Informationen, wie hoch der Anteil an Fahrzeugen ist, die den Anforderungen bereits entsprechen. Bei den E-Scootern sind es zurzeit ungefähr 30 Prozent. Deshalb fordert der SoVD, dass dieser Punkt regelmäßig überprüft wird. Das Gleiche gilt für die Hersteller von E-Scootern, die sicherstellen müssen, dass ihre Produkte die Vorgaben erfüllen.

**— Streiten künftig Rollstuhlfahrer, E-Scooter-Nutzer und Besitzer von Kinderwagen um einen Platz im Bus?**

Wenn der Bus voll ist und keiner mehr reinpasst, dann ist das so. Das würde ich als praktisches Problem des täglichen Lebens sehen. Das ist nicht behindertenspezifisch, sondern betrifft alle Nutzer des ÖPNV.

**— Was können Besitzer von E-Scootern tun – wie sieht es etwa mit Schulungen aus?**  
 Vereinzelt gibt es solche Angebote. Uns war vor allem

wichtig, dass derartige Schulungen nicht verpflichtend sind. Aber es schadet natürlich nicht, wenn man als E-Scooter-Fahrer den Kontakt zu seinem Verkehrsunternehmen sucht. Dabei kann man auf den Erlass hinweisen und sich nach einer solchen Schulung erkundigen.

**— Im ÖPNV gibt es noch immer grundsätzliche Probleme mit der Barrierefreiheit, müsste dort nicht mehr passieren?**

Aber sicher! Deswegen ist dieser Kompromiss auch so wichtig. Die Verkehrsbetriebe haben mit der Diskussion um die E-Scooter versucht, das Problem der Barrierefreiheit dadurch zu lösen, dass einzelne Gruppen ausgeschlossen werden. Das hat dieser wirklich hart erkämpfte Kompromiss verhindert: E-Scooter müssen mitgenommen werden. Das Ziel flächendeckender Barrierefreiheit bleibt aber natürlich bestehen. Und davon können sich die Verkehrsbetriebe nach diesem Erlass eben nicht mehr frei machen, sondern sie sind hier ganz konkret in der Verantwortung.

Interview: Joachim Baars



Foto: astrosystem/fotolia

Mal eben schnell mit dem Bus in die Stadt – für Ältere oder für Menschen mit Behinderung ist das oft nicht ganz unkompliziert.

## E-Scooter im Alltag

- E-Scooter oder auch Elektromobile werden über eine Lenksäule gesteuert. Sie sind größer als Elektro-Rollstühle und können daher nicht unbedingt in Bussen befördert werden.

- Für einen E-Scooter wird kein Führerschein benötigt. Für Geräte, die schneller als sechs Kilometer pro Stunde fahren, stellt der TÜV ein entsprechendes Gutachten aus. Zudem braucht man dann eine Haftpflichtversicherung.

- Zum Fahren kann man Radwege nutzen, auf Fußwegen dagegen sollte man die Geschwindigkeit entsprechend anpassen.

- E-Scooter gelten als medizinische Hilfsmittel, für die bei der Krankenkasse ein Antrag auf Kostenübernahme gestellt werden kann. Voraussetzung hierfür ist jedoch eine ärztliche Verordnung.



Foto: Glenda Powers/fotolia

Ob für den Einkauf oder andernfalls beschwerliche Wege: Immer mehr Menschen nutzen sogenannte E-Scooter.