

Dr. Hans-Jörg v. Berlepsch
Sina Selzer

Elektromobile in Bussen und Bahnen

E-Scooter – dürfen sie mit oder nicht?

...noch nicht, so könnte das Zwischenfazit unserer AutorInnen lauten, denn derzeit fehlt es an Normen und einem „ÖPNV-geeignet“-Gütesiegel, um den sicheren Transport der E-Scooter zu gewährleisten

E-Scooter werden immer beliebter: Diese „kleinen, mehrspurigen, offenen und elektrisch angetriebenen Leichtfahrzeuge, die nur einen Fahrzeugführer (...) befördern können“¹, werden aus Kostengründen immer häufiger von den Krankenkassen verschrieben und dem klassischen Rollstuhl vorgezogen. Ebenso werden sie zunehmend von älteren Menschen auch privat angeschafft, um ihren Mobilitätsradius zu erweitern. Sie sind allerdings nicht genormt und unterscheiden sich in ihrer Geschwindigkeit, ihrem Gewicht, ihrem Wendekreis, der Anzahl der Räder sowie der Gesamtbreite und -länge. Aufgrund der großen Vielfalt am Markt ist es schwierig, eine einheitliche Regelung für die Mitnahme im Öffentlichen Personen-Nahverkehr (ÖPNV) aufzustellen. Erschwerend kommen unterschiedliche Gegebenheiten in Bussen und Bahnen hinzu.

¹ VDV – Verband Deutscher Verkehrsunternehmen e. V. (2014): Untersuchung möglicher Gefährdungspotenziale bei der Beförderung von Elektromobilen (E-Scootern) in Linienbussen. Schlussbericht. Köln (STUVA e. V.), 2014. S. 4.

>> Sicherheitsbedenken

In einem Linienbus können, etwa durch Lenkbewegungen oder abrupte Brems- und Beschleunigungsvorgänge, E-Scooter mit aufsitzender Person kippen oder rutschen. Das ist auch in Straßen- und Stadtbahnen nicht auszuschließen. Nässe und Verschmutzung sowie Gefahrenbremsungen, Gefälle und bauartbedingte Faktoren erhöhen die Gefahrenlage sowohl für die NutzerInnen als auch für andere Fahrgäste. Die eingeschränkte Manövrierfähigkeit der Elektromobile führt dazu, dass die Mehrzweckfläche nur mit Mühe oder gar nicht erreicht wird. Für einen sicheren Transport muss man mit einem E-Scooter rückwärts einfahren und sich wie mit einem Rollstuhl entgegen der Fahrtrichtung und mit der Rückenlehne an die Prallplatte gelehnt auf der Mehrzweckfläche abstellen können. In der Praxis ist allerdings oft zu beobachten, dass E-Scooter quer zur Fahrtrichtung stehen und damit bei Bremsmanövern kippen können. Ebenso kommt es vor, dass sie im Tür- und Gangbereich abgestellt werden: Das versperrt Fluchtwege, behindert andere Fahrgäste, erschwert die

Nutzbarkeit der manuellen Klapprampe und blockiert den Zugang zur Mehrzweckfläche für andere Personen mit Kinderwagen oder Rollstuhl.

>> Regularien

Im gesamten Rhein-Main-Verkehrsverbund (RMV) beispielsweise ist Mitnahme von E-Scootern nicht gestattet. In den auch in der Stadt Frankfurt am Main geltenden Beförderungsbedingungen des RMV ist seit mehreren Jahren festgelegt, dass alle Fahrzeuge mit elektromagnetischem Hilfsantrieb, sofern sie nicht unter die EU-Richtlinie 2002/24/EC fallen, von der Beförderung im RMV ausgeschlossen sind. Darunter fallen auch die hier behandelten E-Scooter. Die Mitnahme von Rollstühlen hingegen ist in den gemeinsamen Beförderungsbestimmungen des RMV zugelassen, wenn die Bauart der Rollstühle sowie der ÖPNV-Fahrzeuge es zulassen und die Verkehrssicherheit gewährleistet ist. Hierbei wird nicht nach dem Antrieb des Rollstuhls unterschieden.

Bundesweit ist die Mitnahme von E-Scootern nicht eindeutig geregelt. Die Nahverkehrsunternehmen gehen unterschiedlich mit dem Thema um – vom generellen Verbot bis zur Erlaubnis mit definierten Einschränkungen. Die meisten haben wohl noch gar keine spezifische Regelung getroffen. Aus diesem Grund ist es erstrebenswert, eine verständliche, nachvollziehbare verbundweite oder – besser noch – landes- bzw. bundesweit einheitliche Lösung zu finden. Dabei sollte die Gewährleistung der betrieblichen Sicherheit eine zentrale Rolle spielen, denn das Personenbeförderungsgesetz (PBefG) und die Betriebsordnungen für den Kraft- und Stra-

ßenbahnverkehr (BO Kraft und BO Strab) verlangen von den Verkehrsunternehmen, alles zu unterlassen, was Fahrgäste oder Sachen in Gefahr bringen könnte. Zudem legt das Sozialgesetzbuch IX fest, dass schwerbehinderte Fahrgäste im ÖPNV zwar ein Recht auf Mitnahme eines Krankenfahrstuhls oder sonstiger orthopädischer Hilfsmittel besitzen, allerdings nur „soweit die Beschaffenheit des Verkehrsmittels dies zulässt“ (§ 145 (2) Nr. 2).

>> Empfehlungen

Der Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) empfiehlt auf Grundlagen des Stuva-Gutachtens aus Sicherheitsgründen, E-Scooter nicht in Linienbussen zu befördern. Auch die Hersteller der E-Scooter geben zumeist vor, dass in einem Fahrzeug das Elektromobil verlassen werden muss und mit einem Vierpunkt-Gurt zu sichern ist. Da zahlreiche Nahverkehrsunternehmen aufgrund dieser Empfehlungen E-Scooter nun nicht mehr befördern, sehen Sozialverbände Menschen mit Behinderungen benachteiligt und fordern deshalb, das Verbot aufzuheben.

Das Land Nordrhein-Westfalen gab daraufhin ein weiteres, umfassenderes Gutachten in Auftrag, dessen Ergebnisse in der ersten Hälfte dieses Jahres vorliegen sollen. Inwieweit und in welcher Form im Zuge des neuen Gutachtens neue Erkenntnisse Anpassungen an die Praxis und die Rechtslage erfordern, bleibt abzuwarten. *traffiQ*, die lokale Nahverkehrsgesellschaft der Stadt Frankfurt am Main, wartet derzeit gespannt auf die Ergebnisse des neuen Gutachtens, bevor möglicherweise die derzeitige Regelung überdacht wird.

Bei dem derzeitigen Sicherheitsrisiko und vor dem Hintergrund der rechtlichen Regelungen dürfen die Unternehmen nicht billigend in Kauf nehmen, dass durch die Beförderung von E-Scootern die aufsitzende Person selbst oder andere Fahrgäste geschädigt werden können. Festzuhalten ist, dass nicht die Person selbst von der Fahrt ausgeschlossen wird, sondern das Hilfsmittel, das nach den geltenden Gesetzen und Verordnungen nicht sicher befördert werden kann. E-Scooter mit Zulassung können zudem auch auf der Straße fahren und mit einer durchschnittlichen Reiselänge von etwa fünf Kilometern stellt dies im Frankfurter Stadtgebiet durchaus eine Alternative dar.

>> „ÖPNV-geeignet“-Gütesiegel

Für eine verständliche und gut zu kommunizierende Regelung erscheint es sinnvoll, E-Scooter nach Größe, Gewicht, Wendigkeit usw. zu klassifizieren, um die Eignung für den Transport in den Verkehrsmitteln des ÖPNV zu definieren. Sie dürfen nicht für den Straßenverkehr zugelassen sein, muss unter sechs 6 km/h schnell sein und als orthopädisches Hilfsmittel genutzt werden. Wer in einem Elektromobil sitzt, sollte des Weiteren über einen Schwerbehindertenausweis (G/AG) verfügen. Für E-Scooter ließe sich damit ein Label „ÖPNV-geeignet“ entwickeln. Die Idee ist, dass die Hersteller auf Basis der Klassifikation bestätigen, welche Modelle für den Transport im ÖPNV geeignet sind, also ohne Sicherheitsbedenken mitgeführt werden können. So ein aufgeklebtes Label würde den NutzerInnen ebenso wie dem Fahrpersonal eindeutig zeigen, ob das jeweilige Modell zur Mitnahme in Bus und Bahn zugelassen ist.

>> Fazit

traffiQ will allen mobilitätseingeschränkten Personen die Teilnahme am ÖPNV ermöglichen. Bei den Elektromobilen gibt es allerdings noch zahlreiche offene Fragen, die vor einer eindeutigen Regelung zu beantworten sind. Insbesondere bedarf es nun jedoch einer engen Kooperation von Verkehrsunternehmen, Aufgabenträgerorganisationen, Verkehrsverbänden, Landes- und Bundespolitik, Betroffenen, der Behindertenverbände und der Hersteller zur Entwicklung der Klassifikation und des Labels, damit auf dieser Grundlage eine klare Regelung entstehen kann.

Die AutorInnen

Dr. Hans-Jörg v. Berlepsch ist seit 2003 Geschäftsführer von *traffiQ*, der lokalen Nahverkehrsgesellschaft der Stadt Frankfurt am Main. Zuvor war er Dezernent für Verkehr, öffentliche Sicherheit und Ordnung in der Stadt Mainz. Sina Selzer ist Mitarbeiterin bei *traffiQ* im Bereich Planung Nahverkehrsangebot.

Kontakt

traffiQ Lokale Nahverkehrsgesellschaft
Frankfurt am Main mbH
Stiftstraße 9 - 17
D-60313 Frankfurt am Main
Telefon: 069 212 24 424
Telefax: 069 212 24 430
info@traffiQ.de – www.traffiQ.de

Veröffentlichung

In: AKP. Fachzeitschrift für Alternative Kommunalpolitik. Heft 3/2015, S. 22 - 23. Bielefeld: Verein zur Förderung kommunalpolitischer Arbeit – Alternative Kommunalpolitik.