

Stellungnahme

Uneingeschränkte Mobilität für Menschen im Rollstuhl und Scooter sicherstellen

Anforderungen an die sichere Beförderung von Menschen mit Mobilitätshilfen im öffentlichen Personenverkehr

Niemand darf von der Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel ausgeschlossen sein. Dieses Ziel ist für Nutzerinnen und Nutzer von Mobilitätshilfen wie z. B. Rollstühlen oder Elektromobilen (Scooter) noch nicht adäquat umgesetzt. Die UN-Behindertenrechtskonvention (BRK) hebt die uneingeschränkte Mobilität von Menschen mit Behinderung und die Barrierefreiheit als Voraussetzung für eine gleichberechtigte Teilhabe aller Bürgerinnen und Bürger besonders hervor. Auf nationaler Ebene verpflichtet das Behindertengleichstellungsgesetz des Bundes (BGG) die Träger öffentlicher Gewalt, ihre baulichen Anlagen, Verkehrssysteme und Informationsangebote für behinderte Menschen zugänglich zu gestalten. Die bereits zum 01.01.2013 in Kraft getretene Novelle des Personenbeförderungsgesetzes (PBefG) enthält umfassende Regelungen zur Barrierefreiheit. Für die Schaffung eines barrierefreien Öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) hat der Gesetzgeber eine politische Zielbestimmung im PBefG verankert: Die Aufgabenträger werden verpflichtet, im Zuge der Umsetzung der UN-Behindertenrechtskonvention die Barrierefreiheit schon bis zum Jahr 2022 auf den gesamten ÖPNV in Deutschland auszudehnen.

Aktueller Handlungsbedarf zur Sicherstellung uneingeschränkter Mobilität im öffentlichen Raum besteht aus Sicht der DVfR für Personen, die in ihrer Mobilitätshilfe sitzend in öffentlichen Verkehrsmitteln befördert werden müssen. Zum einen muss die technische Ausstattung der Mobilitätshilfen eine sichere Beförderung gewährleisten. Zum anderen müssen öffentliche Verkehrsmittel und Beförderungsdienste grundsätzlich barrierefrei und, soweit vorgeschrieben, mit der erforderlichen Ausrüstung für die Fixierung von Mobilitätshilfen ausgestattet sein.

Bereitstellung von Mobilitätshilfen mit Rückhaltesystem

Häufig sind Rollstühle von mobilitätseingeschränkten Menschen nicht für die Mobilität über den Nahbereich hinaus ausgerüstet, weil der Hilfsmittelversorgungsprozess nicht ausreichend auf die individuellen Teilhabeziele dieses Personenkreises ausgerichtet ist (vgl. Empfehlungen der DVfR zur Verbesserung des teilhabeorientierten Versorgungsprozesses mit Rollstühlen, Juni 2018). Die Tatsache, dass ein Rollstuhl technisch-funktionale Anforderungen erfüllt, ist keine Gewähr dafür, dass seine sicherheitstechnische Beschaffenheit für eine uneingeschränkte Mobilität im öffentlichen Verkehrsraum geeignet ist. Oft fehlen bei Rollstühlen und in den Verkehrsmitteln wirksame Verbindungs- und Haltesysteme, die eine sichere Arretierung des Rollstuhls (und damit Beförderung der Nutzerin bzw. des Nutzers) gewährleisten.

Hier sind die zuständigen Leistungsträger und Leistungserbringer gefordert, im Hilfsmittelversorgungsprozess den Teilhabebedarf einschließlich der Mobilitätsziele umfassend und ggf. trägerübergreifend zu ermitteln und auf dieser Grundlage die erforderlichen Hilfsmittel bereitzustellen oder die bereits im Einsatz befindlichen Hilfsmittel nachzurüsten.

Transparente Regelungen zur sicheren Mobilität im ÖPNV

Fehlende bzw. intransparente Regelungen für eine sichere und rechtskonforme Beförderung von Personen in ihren Hilfsmitteln im öffentlichen Personenverkehr bzw. in Fahrzeugen spezieller Beförderungsdienste führen zu Rechtsunsicherheit und somit zu Teilhabeproblemen. Das richtungsweisende Positionspapier des Runden Tisches „Sichere Mobilität für Menschen mit Behinderung“ (2014), an dem Experten, Betroffene und Vertreter¹ der Bundesministerien für Arbeit und Soziales, Gesundheit sowie Verkehr beteiligt waren, wurde bislang nicht umgesetzt.

Handlungsdruck erzeugt die Pflicht der Bundesländer, ab dem 01.01.2022 die vollständige Barrierefreiheit des öffentlichen Personennahverkehrs sicherzustellen (vgl. § 8 Abs. 3 PBefG – Personenbeförderungsgesetz).

Derzeit schließen die öffentlichen Verkehrsbetriebe aus Haftungsgründen einzelne Scooter-Modelle, die bestimmte Qualitäts- und Ausstattungsmerkmale nicht aufweisen, von der Beförderung aus. Argumentationsgrundlage für die Entscheidung der Verkehrsbetriebe, bei der Beförderung von Personen mit Hilfsmitteln Einschränkungen vorzunehmen, ist der Beschluss des Ministeriums für Bauen, Wohnen, Stadtentwicklung und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen zur Beförderungspflicht für Scooter mit aufsitzender Person im öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) vom 15.03.2017, dem sich alle anderen Bundesländer angeschlossen haben. In diesem Beschluss wird die Mitnahme bestimmter Scooter-Modelle ausgeschlossen. Die davon betroffenen Nutzerinnen und Nutzer von Hilfsmitteln werden mit diesem Problem alleine gelassen, und dies, obwohl Elektrorollstühle und andere Beförderungshilfen wie Kinderwagen, Kinderbuggys oder Fahrräder laut dem Beschluss weiterhin befördert werden müssen. Die vergleichsweise strengen Maßstäbe für Nutzerinnen und Nutzer von Scootern sind diskriminierend und schränken ihre selbstbestimmte Mobilität ein.

Die DVfR fordert die Verantwortlichen in den Bereichen Hilfsmittelversorgung und Verkehrswesen auf, umgehend alle notwendigen Veränderungen einzuleiten, um für Menschen mit Behinderungen eine selbstbestimmte Mobilität mit Hilfsmitteln im Nah- und Fernverkehr uneingeschränkt sicherzustellen und damit ihre umfassende Teilhabe zu ermöglichen.

Insbesondere folgende Anforderungen müssen erfüllt werden:

- Bereits bei der Antragstellung für eine Versorgung mit Mobilitätshilfen sind im Rahmen der Bedarfsermittlung die individuellen Teilhabeziele (Mobilitätsziele) zu klären. Der Antrag für ein Hilfsmittel muss diese Ziele klar ausweisen, damit der zuständige Leistungsträger die geeignete Mobilitätshilfe, ggf. mit entsprechender Kennzeichnung zur Beförderungseignung, zur Verfügung stellen kann. Sind die Teilhabeziele auf die Ermöglichung der Mobilität zur Durchführung von Alltagsaktivitäten gerichtet, wie sie einer Fußgängerin bzw. einem Fußgänger möglich sind, sollte klargestellt werden, dass es sich dabei um Grundbedürfnisse i. S. v. § 47 SGB IX handelt. Es ist nicht einsichtig, warum gerade in Zeiten des Klimawandels die Nutzung des ÖPNV nicht zu den Grundbedürfnissen zählen soll.
Die Zuständigkeit der Leistungsträger für die Versorgung mit Hilfsmitteln wird entsprechend den Regelungen des SGB IX im Rahmen der Teilhabeplanung festgelegt.
- Möglichst alle Rollstühle und Scooter sollten herstellerseitig mit Personenrückhaltesystemen wie dem integrierten Beckengurt ausstattbar sein, damit sie von den Betroffenen gefahrlos als Beförderungssitz im öffentlichen Verkehrsmittel o. ä. genutzt werden können. Hersteller von Mobilitätshilfen sollten sicherstellen, dass keine Rollstühle und Scooter mehr in den Handel

¹ Um den Lesefluss nicht zu beeinträchtigen, wird stellenweise für die Bezeichnung von Personengruppen nur die männliche Form genannt, stets aber sind alle Genderformen gleichermaßen gemeint.

kommen, die nicht zur Personenbeförderung im Fahrzeug nach DIN EN 12184:2009 /12183:2009 geeignet sind – bis auf besonders gekennzeichnete Ausnahmen.

- Öffentliche Verkehrsmittel und Beförderungsdienste müssen grundsätzlich barrierefrei sein. Die Zugänglichkeit ist für alle Personen, die sitzend im Rollstuhl oder Scooter befördert werden, sicherzustellen. Für die sichere Beförderung sollten Rückhaltesysteme zur Fixierung der Mobilitätshilfen in den Verkehrsmitteln vorhanden sein.
- Damit Rollstuhl, Rückhaltesystem und Beförderungsfahrzeug zusammenpassen (aufeinander abgestimmt sind), müssen einheitliche Standards für die Anschlusspunkte der Sicherungssysteme an Rollstühlen, Scootern und Beförderungsfahrzeugen entwickelt werden (s. Rollstuhlanschluss nach DIN 75078 und Richtlinie EU 91/671/EWG). Die Hersteller von Rollstühlen und Scootern sollten werksseitig einfache und sicher handhabbare Anschlüsse zur Verankerung von Rollstühlen und Scootern in Transportfahrzeugen integrieren, damit nachträgliche Zurüstungen des Hilfsmittels wie beispielsweise mit einem Kraftknoten (DIN 75078) durch Drittanbieter entbehrlich sind.
- Haftungsrisiken bei der Beförderung in öffentlichen Verkehrsmitteln dürfen weder auf die Nutzerinnen und Nutzer von Rollstühlen oder Scootern noch auf die Kfz-Fahrerinnen und -Fahrer verlagert werden, denn diese haben kaum Einfluss auf die technische Ausstattung der Rollstuhl- und Personensicherung in Verkehrsmitteln.
- Es sollten einheitliche und transparente Regelungen zur Kennzeichnung der Beförderungsfähigkeit und Sicherheitsausstattung von Rollstühlen und Scootern entwickelt werden. Das derzeitige Kennzeichnungspiktogramm, das die Eignung des Rollstuhls zur Beförderung in Bussen ausweist, gilt beispielsweise nicht als Eignungsnachweis zur Beförderung in Bahnen. Erforderlich ist ein einfaches Kennzeichnungssystem für alle beförderungsgerechten Rollstühle mit Ausnahmeregelungen für individuell ausgestattete Rollstühle (sog. Sonderbauten), das in allen Beförderungsmitteln anwendbar ist (siehe Positionspapier „Runder Tisch 2014“).
- Es muss sichergestellt sein, dass die Ausnahmeregelungen für individuell ausgestattete Rollstühle, einschließlich ggf. vorhandener Sitzschalen, in der Praxis bekannt gemacht und auch angewendet werden, um nicht die Gruppe von schwerstkörper- oder mehrfachbehinderten Menschen, die auf individuelle Sitzhilfen einschließlich Kopfstützen angewiesen sind, von der Beförderung im Öffentlichen Personennahverkehr, aber auch in Fahrzeugen, die zur Beförderung dieser Personengruppe etwa zu Werkstätten oder Tagesförderstätten oder im Freizeitbereich eingesetzt werden, auszuschließen.
- EU-weit wären einheitliche Regelungen für alle Anbieter von grenzüberschreitenden Beförderungsdiensten für im Rollstuhl oder Scooter sitzende Personen von Vorteil zur Gewährleistung der größtmöglichen Mobilität von Menschen mit Behinderungen.
- Darüber hinaus sollten diskriminierende verkehrsrechtliche Einzelregelungen für einzelne Gruppen von Hilfsmittelnutzerinnen und -nutzern, z. B. Nutzerinnen und Nutzer von Scootern, im Sinne der Gleichstellung grundsätzlich vermieden werden.

Heidelberg, September 2019

Dr. Matthias Schmidt-Ohlemann

Vorsitzender der DVfR

Ralf Rensinghoff

Leiter des DVfR-Ausschusses „Aktuelle Probleme der Hilfsmittelversorgung“

Diese Stellungnahme wurde im DVfR-Ausschuss „Aktuelle Probleme der Hilfsmittelversorgung“ erarbeitet.

Deutsche Vereinigung für Rehabilitation e. V. (DVfR)

Maaßstr. 26, 69123 Heidelberg

Telefon: 06221 187 901-0

E-Mail: sekretariat@dvfr.de, Internet: www.dvfr.de

Über die DVfR

Die DVfR ist in Deutschland die einzige Vereinigung, in der Vertreterinnen und Vertreter aller Akteure im Bereich Rehabilitation und Teilhabe gleichberechtigt zusammenwirken: Selbsthilfe- und Sozialverbände, Sozialleistungsträger, Rehabilitationseinrichtungen und -dienste, Reha-Experten sowie Berufs- und Fachverbände. Die Mitglieder der DVfR und ihre Partner in Politik, Wirtschaft und Gesellschaft engagieren sich gemeinsam in einem interdisziplinären und sektorenübergreifenden, konsensorientierten Diskurs zur Weiterentwicklung von Rehabilitation, Teilhabe und Selbstbestimmung. Grundsätzlich befasst sich die DVfR dabei mit allen Bereichen der Rehabilitation, also der medizinischen, schulischen, beruflichen und sozialen Rehabilitation, sowie auch Fragen der gezielten Prävention im Sinne ihres Leitbildes und ihrer Satzung.