

Die Behindertenorganisationen in der Stadtarbeitsgemeinschaft Behindertenpolitik Köln  
und der Arbeitskreis „barrierefreies Köln“

Stadt Köln  
Dezernat V - Soziales, Integration und Umwelt  
Frau Stadtkämmerin Gabriele C. Klug  
50679 Köln

Köln den 23.05.2016

**Stellungnahme zum Schreiben der KVB an Frau Stadtkämmerin Klug vom  
06.04.2016**

„Mitnahmeverbot von E-Scootern im Bahnen und Bahnen der KVB“

Sehr geehrte Frau Klug,

zum o.g. Schreiben der KVB nehmen die Behindertenorganisationen in der  
Stadtarbeitsgemeinschaft Behindertenpolitik Köln und der Arbeitskreis „barrierefreies Köln“  
wie folgt Stellung:

1. Die Studien sind nicht mit den „Kölner Betroffenen“ diskutiert worden. Am 11.12.2015 lud die KVB zwar zu einem solchen Gespräch ein, ließ aber keine Diskussion zu den Gutachten zu, sondern verwies hier lediglich auf rechtliche Probleme, die es ihnen angeblich unmöglich machten, die in den Gutachten beschriebenen Problemlösungen umzusetzen. Anwesend waren neben den KVB-Mitarbeitern: Bürgermeister Andreas Wolter, Vorsitzender Verkehrsausschuss; Dr. Günter Bell, Behindertenbeauftragter; Jörg Detjen, Fraktionsvorsitzender Die Linke; Horst Ladenberger, SB Sozialausschuss; Bernd Fahlenbock, SE Verkehrsausschuss; Dr. Dirk Boenke, Gutachter.
2. Die „Hersteller“ von E-Scootern in Deutschland sind nicht organisiert und deshalb kann auch niemand eine Aussage im Namen der Hersteller machen. Die holländische Firma „Vermeiren“, dessen Vertreter bei dem Gespräch auf Landesebene anwesend war, stellt selbst gar keine Scooter her, sondern vertreibt nur Scootermodelle verschiedener Hersteller, vornehmlich aus Fernost. Sie hatte kein Mandat, für alle E-Scooter-Hersteller zu sprechen.
3. Die Aussage, dass laut Gutachten E-Scooter „eine Länge von 1,20 m“ nicht überschreiten sollten, trifft -zumindest für Bahnen- nicht zu (siehe Gutachten S.7 „Eine Längenbeschränkung für zu befördernde Elektromobile lässt sich aufgrund von Sicherheitsaspekten nicht ableiten.“). Eine solche Längenbeschränkung käme auch einem Totalausschluss gleich, da die meisten E-Scooter zwischen 1,20 m und 1,40 m lang sind (s. Marktübersicht). Außerdem haben kleinere Scooter so kleine Räder, dass sie die bis zu 12 cm hohe Eingangsstufe gar nicht überwinden können.
4. Eine Kennzeichnung (Plakette) der zu transportierenden Scooter ist aus unserer Sicht weder umsetzbar noch akzeptabel, da sie für jedes Verkehrsmittel und für jedes

- Verkehrsunternehmen eine unterschiedliche Kennzeichnung erfordern würde. Ein solcher Aufwand ist weder den Betroffenen noch den Verkehrsunternehmen zumutbar und stellt eine unnötige Überregulierung dar.
5. Schulungen für Scooterfahrer wie auch Rollstuhlfahrer werden grundsätzlich befürwortet, jedoch nur auf freiwilliger Basis bzw. wenn sich im Einzelfall der Bedarf dazu ergibt. Einem Scooterfahrer, der seit Jahren problemlos mit Bus oder Bahn fährt, muss man nicht zeigen, wie er sein Hilfsmittel zu bedienen hat.
  6. Die Anpassungen in Niederflurbahnen sind laut Studie mit geringem Aufwand möglich und sollten umgehend umgesetzt werden.
  7. Der Schrägeinbau der Trittstufen wurde uns von Seiten der KVB bereits 2013 für alle Fahrzeuge der Serien 2200, 2300, 5100 und 5200 fest zugesagt. Seitdem ist allerdings keine einzige dieser 125 Bahnen mehr umgebaut worden.
  8. Die Liste der Aufgabenstellungen, die sich die KVB erdacht hat, sollte vorher mit den Betroffenen wirklich diskutiert werden, um diese nicht wieder vor vollendete Tatsachen zu stellen. Stattdessen sollte das seit 15 Jahren praktizierte Prinzip der gemeinsamen Lösungsfindung wieder belebt werden.
  9. Insbesondere das Konzept eines Anruf-Service wird strikt abgelehnt, da es eine nicht akzeptable Einschränkung der Reiseplanung und deren spontane Änderung bedeuten würde (siehe auch Urteil OLG Schleswig S.13: „Damit geht für Körperbehinderte Spontaneität verloren. Sie können nicht mehr wie Nichtbehinderte - im Rahmen des Fahrplans - frei entscheiden, wenn sie mit dem Bus bestimmte Orte aufsuchen wollen.“).
  10. Das Urteil des OLG Schleswig vom 11.12.2015 ist dieser Stellungnahme beigelegt. Es lautet: „Die Verfügungsbeklagte hat es zu unterlassen, ohne Differenzierung die Beförderung von E-Scootern in ihren Bussen auszuschließen.“ Das Hauptsacheverfahren wird am 04.07.2016 vor dem Landgericht Kiel eröffnet. Der Kläger geht allerdings von einem langfristigen Prozess aus, da zu erwarten ist, dass weitere Gutachten beantragt werden und die Parteien bereits angekündigt haben, in Berufung zu gehen, falls sie den Prozess verlieren würden. Ein Abwarten des Ausgangs des Hauptsacheverfahrens ist laut o.g. Urteil aber nicht zulässig: „Der Verfügungskläger hat auch einen Verfügungsgrund glaubhaft gemacht. Denn durch das undifferenzierte Verbot des Transports von E-Scootern entsteht für die Körperbehinderten, die auf deren Nutzung angewiesen sind, ein erheblicher Nachteil. Ihnen ist nicht zuzumuten, den Ausgang des gegebenenfalls langwierigen Hauptsacheverfahrens abzuwarten“.
  11. Sollte sich die KVB auf den Standpunkt stellen, sich nicht an Urteile gegen andere Verkehrsunternehmen halten zu wollen, möchte sie dies bitte umgehend mitteilen, damit Betroffene auch möglichst bald gegen sie Rechtsmittel einlegen können. In dem Fall kann sie sich dann aber nicht auf die ohnehin interpretierbare Rechtsprechung des OLG Saarbrücken berufen.
  12. Das Urteil des OLG Saarbrücken vom 03.04.2014 ist ebenfalls beigelegt, obwohl es aus unserer Sicht keinerlei Relevanz hat. Der Geschädigte war nicht mit einem Scooter sondern mit einem Elektrorollstuhl unterwegs und sowohl er als auch der Busfahrer bzw. das VU haben so viele Fehler gemacht, dass sich dieser Fall nicht auf andere übertragen lässt („Die Revision war nicht zuzulassen, weil die Rechtssache keine grundsätzliche Bedeutung besitzt...“).
  13. Nicht nur der KVB sind keine Unfälle mit E-Scootern in Bussen und Bahnen bekannt, sondern auf eine Anfrage im Bundestag konnte auch kein einziger Fall eines Unfalls mit E-Scootern benannt werden. (siehe auch OLG Schleswig: „Die Verfügungsbeklagte hat nicht glaubhaft gemacht, dass es bereits in einer nennenswerten Anzahl von Fällen

Unfälle beim Transport von E-Scootern gegeben hat. Aus eigener Erfahrung konnte sie keine Unfälle angeben“). Allerdings sind laut KSTA im letzten Jahr mehr als 300 Menschen in Bussen und Bahnen der KVB gestürzt.

14. Elektroscooter werden genau wie Elektrorollstühle als „Krankenfahrstühle“ bezeichnet. Hier eine Unterscheidung zu treffen war eine willkürliche Entscheidung des Verbands Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV). Auch die Beförderungsbedingungen für den Nahverkehr NRW unterscheiden nicht zwischen Rollstühlen und Elektroscootern.

Abschließend möchten wir noch einmal auf die gute Zusammenarbeit zwischen den Kölner Verkehrsbetrieben, der Stadt Köln und den Behindertenverbänden und Selbsthilfegruppen in Köln hinweisen, die in den letzten 15 Jahren immer wieder zu tragfähigen Lösungen für einen barrierefreieren ÖPNV geführt haben. Sei es die Gestaltung von Haltestellen der Nord-Süd U-Bahn, der barrierefreie Umbau existierender Haltestellen, die Ausstattung von Aufzügen und Informationssystemen oder die Neubeschaffung und der Umbau von Bahnen und Bussen, fast immer wurden Lösungen gefunden, die für alle Beteiligten akzeptable Kompromisse darstellten.

Leider ist diese Zusammenarbeit von Seiten der KVB in den letzten zwei Jahren stark eingeschränkt worden, indem wir entweder vor vollendete Tatsachen gestellt wurden (Mitnahmeverbot für E-Scooter, Bau neuer Wartehäuschen, Neubeschaffung von Bahnen) oder gemachte Zusagen nicht eingehalten wurden, wie der Schrägeinbau von Trittstufen in Hochflurbahnen.

Wir würden uns sehr freuen, wenn die KVB bereit wäre, wieder zu der bewährten Praxis zurück zu kehren und sich wieder auf Augenhöhe mit den Vertretern der Behindertenverbände und Selbsthilfegruppen an einen Tisch zu setzen und das teilweise vergiftete Klima zu beenden.

Mit freundlichem Gruß,

gez. Horst Ladenberger  
Stadt-AG Behindertenpolitik

gez. Bernd Fahlenbock  
Arbeitskreis „barrierefreies Köln“