



EDIFICIA RECHTSANWÄLTE

MATTHIAS M. MÖLLER-
MEINECKE
Rechtsanwalt &
Fachanwalt für Verwaltungsrecht

BERTRAND H. PRELL
Rechtsanwalt &
Solicitor (England and Wales)

FÜRSTENBERGERSTR. 168 F
60323 FRANKFURT AM MAIN

Tel. 069 170 88 20 0

Fax 069 99 9 99 76 75

E-Mail: M.Moeller@EDIFICIA.de

Beförderung in einem Elektromobil im öffentliche Nahverkehr

Ein Überblick über die Rechtsprechung zu Ansprüchen auf Beförderung.

12. Februar 2016 (D156-16)

von Rechtsanwalt Matthias Möller Meinecke, Fachanwalt für Verwaltungsrecht (Edificia Rechtsanwälte, Frankfurt am Main)

Bundesweit verweigern sich zahlreiche Verkehrsunternehmen den Nutzern von Elektromobilen (E-Scooter) die Beförderung in Bussen und Bahnen zu befördern. In mehreren Fällen haben die Nutzer von Elektromobilen und einer ihrer Verbände gegen die Verbote der Verkehrsunternehmen die Gerichte angerufen. Über die unterschiedlichen Gerichtsentscheidungen und ihre Gründe wird berichtet, die Anspruchsgrundlagen werden geprüft und eine Argumentationskette empfohlen.

1. Rechtsgrundlagen

Nach § 22 Personenbeförderungsgesetz (PBefG) besteht im öffentlichen Personennahverkehr eine Beförderungspflicht des Unternehmers. Dem entspricht der in § 2 Satz 1 der Verordnung über die Allgemeinen Beförderungsbedingungen für den Straßenbahn- und Omnibusverkehr sowie den Linienverkehr mit Kraftfahrzeugen (BefBedV) normierte Anspruch auf Beförderung. Sowohl die Beförderungspflicht als auch der korrespondierende Beförderungsanspruch bestehen jedoch nur im Rahmen der Beförderungsbedingungen. Sachen werden gemäß § 2 Satz 2 BefBedV nur nach Maßgabe der §§ 11, 12 BefBedV befördert, wobei § 12 BefBedV ausschließlich die Beförderung von Tieren regelt. Handgepäck und sonstige Sachen werden gemäß § 11 Abs. 1 Satz 2 BefBedV bei gleichzeitiger Mitfahrt des Fahrgasts und nur dann befördert, wenn dadurch die Sicherheit und Ordnung des Betriebes nicht gefährdet und andere Fahrgäste nicht belästigt werden können.

2. Technische Details der Elektromobile

E-Scooter werden auch Elektromobile oder Seniorenmobile genannt. In Deutschland sind ca. 400 unterschiedliche E-Scootertypen erhältlich. Es werden drei- und vierrädrige Fahrzeuge angeboten. Ihre Höchstgeschwindigkeit beträgt 6 bis 15 km/h. Sie haben eine Reichweite von 10 km bis zu über 70 km. Ihre Länge beträgt ca. 90 cm bis 161 cm. Die Gesamtbreite liegt zwischen ca. 49 cm bis 78 cm. Sie haben Wendekreise von ca. 160 cm bis 330 cm. Ihr Leergewicht inklusive Batterie variiert von ca. 45 kg

bis 230 kg. Die zulässige Zuladung bewegt sich zwischen ca. 100 kg bis 220 kg. Die zulässigen Gesamtgewichte liegen zwischen ca. 210 kg bis 450 kg. In der Regel dienen sie dem Transport eines Fahrzeugführers, sie werden teils aber auch als Doppelsitzer mit einem geschlossenen Wetterschutz erhältlich angeboten. In der Regel sind E-Scooter front gelenkt. Von den Scootern ist der Elektrorollstuhl zu unterscheiden. Er ist in der Regel deutlich kürzer und beansprucht damit weniger Platz. Er erreicht eine maximale Geschwindigkeit von 6 km/h in der Stunde. Er hat mindestens vier Räder, kann auf der Stelle gedreht werden und wird über einen Joystick gesteuert. Zudem haben Elektrorollstühle wegen der anderen Sitzposition der Nutzer einen anderen Schwerpunkt als E-Scooter.

3. Schlussbericht der Studiengesellschaft für unterirdische Verkehrsanlagen

Die Verkehrsbetriebe stützen sich darauf, die Beförderung in einem Elektromobil gefährde die Sicherheit und Ordnung des Betriebes i.S.d. § 11 Abs. 1 Satz 2 BefBedV. Die Gefährdung der Sicherheit und Ordnung des Betriebes soll sich nach Auffassung der Verkehrsbetriebe aus einem im Auftrag des Verbandes der Deutschen Verkehrsunternehmen (im folgenden VDV) erstellten Schlussbericht der Studiengesellschaft für unterirdische Verkehrsanlagen (STUVA) über die Untersuchung möglicher Gefährdungspotenziale bei der Beförderung von Elektromobilen (Scootern) in Linienbussen aus Mai 2014 ergeben. Der Bericht kommt anhand von Rechenmodellen für Elektromobile unterschiedlicher Ausstattung und Größe und unter Einbeziehung einer Studie über die Sicherung von Rollstuhlnutzern in Linienbussen zu dem Ergebnis, dass bei Fahrmanövern, bei denen starke Beschleunigungs- bzw. Verzögerungskräfte auf einzelne Modelle eines Elektromobils wirken, eine Gefahr des Rutschens und/oder Kippens besteht. Die Grenzwerte für das Kippen eines Elektromobils mit einer aufsitzen- den Person könnten danach bereits bei einer starken Betriebsbremsung auftreten. Aufgrund der eingeschränkten Manövrierunfähigkeit von Elektromobilen auf engem Raum sowie dem im Vergleich zu Rollstühlen relativ großen Wendekreis werden Elektromobile in Bussen üblicherweise quer zur Fahr- richtung im Einstiegsbereich der hinteren oder mittleren Tür abgestellt. Die für einen sicheren Trans- port von Rollstühlen vorgesehenen Rückhaltesysteme (Prallplatte oder Prallfläche) könnten daher überwiegend von Fahrgästen mit Elektromobilen nicht erreicht und bestimmungsgemäß benutzt werden. Zudem könnten sich Behinderungen anderer Fahrgäste, z. B. beim Fahrgastwechsel, bei Fahrgastbewegungen im Innenraum oder bei der Nutzung der Klapprampe ergeben. Der Bericht sieht in alldem gegenwärtig eine betriebliche Gefährdung sowohl für Dritte als auch für die Nutzer der Elektromobile selbst.

Nach Veröffentlichung des Schlussberichts kam es zu einem sog. runden Tisch am 22.10.2014 zum Thema „Mitnahme von Elektro-Scooter“. Teilnehmer dieser Gesprächsrunde waren neben dem VDV auch Vereinigungen von Menschen mit Körperbehinderungen. In dieser Gesprächsrunde vereinbarte man, das Gefährdungspotenzial weiter zu untersuchen und eine tragbare Dauerlösung zu erarbeiten. Des Weiteren wurde ein Moratorium erörtert, wonach die Elektro-Scooter wie bisher im öffentlichen Personennahverkehr weiterhin transportiert werden sollten. Zu einem solchen Moratorium fand sich die Verkehrsbetriebe aber nicht bereit.

Nach einer durch ein Verwaltungsgericht eingeholten Einschätzung des Herstellers eines Elektromobils, ein dreirädriger Mini Crosser 125 S, Baujahr 2004, setzt eine gefahrlose Beförderung des Nutzers mit seinem Elektromobil in einem Bus die Fixierung durch Gurte voraus. In der im Internet verfügbaren Gebrauchsanleitung heißt es: *"Der Mini Crosser kann beim Transport im Auto oder Bus als Sitz genutzt werden, sofern er anhand von zugelassenen Vierpunktgurten sicher im Wagen festgespannt ist und diese an den dazu vorgesehenen Festspannpunkten am Mini Crosser befestigt sind."*

4. Verbandsklagebefugnis

Hier könnte eine Befugnis einer Interessenvertretung von Menschen mit einer Behinderung eröffnet sein, ein Gerichtsverfahren zur Durchsetzung von Ansprüchen auf Beförderung durch den gemeinnützigen Verein (Verband) stellvertretend für die Mitglieder zu bestreiten.

a. Antidiskriminierungsverbände als Beistand

Für die Geltendmachung von Ansprüchen aufgrund des § 19 des Allgemeinen Gleichbehandlungsgesetzes (AGG) ist für Verbände gemäß § 23 AGG eine Prozessführungsbefugnis nicht vorgesehen. Antidiskriminierungsverbände sind danach lediglich befugt, in gerichtlichen Verfahren als Beistände Benachteiligter in der Verhandlung aufzutreten und die Besorgung von Rechtsangelegenheiten Benachteiligter vorzunehmen. Ein eigenes Klagerecht wird ihnen jedoch nicht eingeräumt, sondern gemäß § 23 Abs. 4 AGG auf sonstige Klagerechte verwiesen, die unberührt bleiben. Darunter können auch Klagebefugnisse nach dem Unterlassungsklagengesetz (UKlaG) und Gesetz gegen den unlauteren Wettbewerb (UWG) fallen (Ellenberger in Palandt, BGB, 74. Aufl. § 23 AGG Rn. 7).

b. Verstoß gegen Verbraucherschutzgesetze

Die Rechtsvorschrift des § 1 UKlaG könnte eine Prozessführungsbefugnis eines Behindertenverbandes eröffnen. Danach können qualifizierte Einrichtungen einen Unterlassungsanspruch geltend machen, wenn ein Unternehmer Verbraucherschutzgesetzen zuwider handelt. Verbraucherschutzgesetze sind dabei Gesetze, die den Schutz des Verbrauchers im geschäftlichen Verkehr bezwecken. Es reicht, wenn die Gesetze auch diesem Zweck und daneben oder vordringlich anderen Zwecken dienen (MK-ZPO/Micklitz, 4. Aufl., § 2 UKlaG, Rn. 21). Es reicht, wenn bestimmte Gruppen von Verbrauchern geschützt werden sollen (Palandt/Bassenge, BGB, 74. Aufl., § 2 UKlaG, Rn. 4). Es reicht aber nicht, wenn der Verbraucherschutz ein bloßer Reflex der Vorschrift ist. Regelmäßig geht es darum den Verbraucher im wirtschaftlichen Verkehr zu schützen oder bestimmten Gefahren vorzubeugen (MK-ZPO/Micklitz, a. a. O., Rn. 39, 48).

Nach § 19 AGG ist eine Benachteiligung wegen einer Behinderung bei der Begründung oder Durchführung eines Schuldverhältnisses, das typischerweise ohne Ansehen der Person zu vergleichbaren Bedingungen in einer Vielzahl von Fällen zustande kommt, unzulässig. Ob es sich dabei um ein Verbraucherschutzgesetz handelt, ist streitig. Einerseits wird vertreten, die Vorschrift diene allein dem Schutz des allgemeinen Persönlichkeitsrechts Behinderter. Es sei nicht verbraucherschützend, weil der Verbraucherschutz nur einen Reflex dieser Regelung darstelle (Palandt/Bassenge, a. a. O.). Andererseits wird vertreten, auch wenn wie bei § 19 AGG nur der Schutz einzelner Verbrauchergruppen bezweckt sei, handele es sich um ein Verbraucherschutzgesetz (Köhler/Bornkamm, UWG, 33. Auflage, § 2 UKlaG, Rn. 2)

Für erstere Ansicht spricht, dass die Intention des AGG in erster Linie dem Schutz des Persönlichkeitsrechts gilt. Die Diskriminierung bestimmter Bevölkerungsgruppen soll verhindert werden. Andererseits ist zu würdigen, dass die Vorschrift des § 19 AGG unter anderem Behinderte als Verbraucher anspricht. Sie sollen denselben Marktzugang haben, wie er im Regelfall jedem gewährt wird, der Leistungen im Massengeschäft nachfragt. Damit wird die Interessenvertretung und der Schutz des wirtschaftlich schwächeren Behinderten als Verbraucher gegenüber dem wirtschaftlich stärkeren Anbieter von Massendienstleistungen thematisiert, auf deren Nutzung der Behinderte als Verbraucher angewiesen ist. Denn bleibt er von der Leistung ausgeschlossen, muss er sie sich anderweitig - regelmäßig zu höheren Kosten oder sonst ungünstigeren Bedingungen bzw. auf Kosten der Allgemeinheit durch

Geltendmachung entsprechender Beihilfeansprüche - beschaffen. Das ist am Beispiel des öffentlichen Personennahverkehrs augenfällig, wenn Behinderte etwa auf Fahrdienste ausweichen müssten, die deutlich teurer sind als Fahrkarten für Busse und Bahnen.

Das Landgericht Kiel hat in erster Instanz eine Klagebefugnis des Bundesverbandes Selbsthilfe Körperbehinderter e.V. auf dieser Rechtsgrundlage mit dem Hinweis abgelehnt, dass Gegenstand der Beanstandungen des Beförderungsverbotese keine allgemeine Geschäftsbedingung sei (LG Kiel, Urteil vom 28. Mai 2015 - 17 O 79/15 -, Rn. 17, juris). Die Voraussetzungen des § 2 UKlaG lägen ebenfalls nicht vor. Danach kann auf Unterlassung in Anspruch genommen werden, wer in anderer Weise als durch Verwendung oder Empfehlung von Allgemeinen Geschäftsbedingungen Vorschriften zuwiderhandelt, die dem Schutz der Verbraucher dienen (Verbraucherschutzgesetz). Daran soll es nach Ansicht des Landgerichts bei dem Behindertenverband fehlen, weil er sich nicht auf eine verbraucher-schützende Norm berufen kann.

Denkbar ist, dass auch Menschen mit Körperbehinderungen wegen spezifischer Gefahren im geschäftlichen Verkehr durch verbraucher-schützende Normen geschützt werden. Darunter fällt aber § 19 AGG nach Ansicht des Landgerichts Kiel nicht. Denn die Vorschrift knüpfe nicht an Risiken des geschäftlichen Verkehrs an, sondern solle eine Benachteiligung wegen bestimmter Merkmale, unter anderem wegen einer Behinderung, verhindern. Dementsprechend sei sie auch nicht in den Verbrauchergesetzen, die in § 2 Abs. 2 UKlaG aufgeführt sind, enthalten. Zwar handele es sich hierbei nicht um eine abschließende Aufzählung. Der Gesetzgeber habe jedoch typische und aus seiner Sicht wichtige verbraucher-schützende Gesetze aufgeführt. Angesichts des hohen politischen und gesellschaftlichen Stellenwertes des Diskriminierungsverbotes und der Zielsetzung der Inklusion wäre - so das Landgericht Kiel - zu erwarten gewesen, dass der Gesetzgeber in diese Aufzählung auch das AGG mit aufgenommen hätte, wenn er es als verbraucher-schützendes Gesetz angesehen hätte. § 19 AGG sei daher auch bei einer im Zweifel zugunsten der verbraucher-schützenden Zielrichtung vorzunehmenden Auslegung (vgl. Micklitz a. a. O.) nicht als Verbraucherschutzgesetz anzusehen.

c. Diskriminierende allgemeine Geschäftsbedingungen

Die Klagebefugnis eines Behindertenverbandes könnte sich aus §§ 1, 3 Abs. 1 Nr. 1 des Gesetzes über Unterlassungsklagen bei Verbraucherrechts - und anderen Verstößen (Unterlassungsklagengesetz - UKlaG) ergeben. Ansprüche auf Unterlassung und auf Widerruf stehen danach qualifizierten Einrichtungen zu, die nachweisen, dass sie in die Liste solcher Einrichtungen nach § 4 UKlaG oder in dem Verzeichnis der Kommission der Europäischen Gemeinschaften (nach Artikel 4 der Richtlinie 98/27/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 19. Mai 1998 über Unterlassungsklagen zum Schutz der Verbraucherinteressen, ABl. EG Nr. L 166 S. 51, § 3 UKlaG in der Fassung vom 22.7.2014) eingetragen sind.

Wendet sich eine entsprechend eingetragene qualifizierte Einrichtung oder ein rechtsfähiger Verband gegen allgemeine Geschäftsbedingungen eines Verkehrsbetriebes, steht ihm die Verbandsklagebefugnis offen. Allgemeine Geschäftsbedingungen sind nach § 305 Abs. 1 BGB vorformulierte Vertragsbedingungen, die eine Vertragspartei der anderen stellt und die zur mehrfachen Verwendung im Geschäftsverkehr bestimmt sind. Vorformuliert ist dabei eine Vertragsbedingung, die vor Abschluss des konkreten Vertrages formuliert worden ist. Auf welche Weise sie von dem Verwender fixiert worden ist, ist unerheblich. Es reicht nach der Rechtsprechung des Bundesgerichtshofes sogar, wenn sie nur in seinem Kopf gespeichert ist (BGH NJW-RR 2014, 1133, 1134).

Danach stellt es eine allgemeine Geschäftsbedingung dar, wenn ein Nahverkehrsunternehmen zumindest in einer öffentlichen Verlautbarung wie etwa einer Pressemitteilung für die Zukunft und damit eine unübersehbare Vielzahl von Fällen den Transport von E-Scootern in seinen Bahnen oder Bussen ausschließt. Denn mit einer solchen Regelung wird unmittelbar einseitig Einfluss auf den Inhalt der mit ihm zu schließenden Transportverträge genommen. Es wird damit geregelt, welche Hilfsmittel Nutzer von Bussen und Bahnen mitnehmen oder nicht mitnehmen dürfen.

d. Europäisches Recht

Der Anspruch von Menschen mit Körperbehinderungen auf Beförderung auch ihrer E-Scooter könnte sich auch aus der EU-Verordnung Nr. 181/2011 über Fahrgastrechte im Kraftomnibusverkehr ergeben. Nach Art. 9 Abs. 1 dürfen sich Beförderer nicht weigern, allein aufgrund der Behinderung oder eingeschränkten Mobilität einer Person diese an Bord des Fahrzeugs zu nehmen. Auch hier ist abzugrenzen, ob diese Norm auch dem Schutz der Verbraucher dient. Nach Auffassung des Landgerichts Kiel untersagt die Norm (nur) eine Diskriminierung von Menschen mit Körperbehinderungen wegen dieser Behinderung, weshalb sie nicht verbraucherschützend sei. Dabei wird vom Gericht aber übersehen, dass auch Menschen mit einer Behinderung Verbraucher sind und mit ihren Interessenvertretungen als Teilnehmer öffentlicher Verkehrsdienstleistungen ihre Rechte auf einen diskriminierungsfreien Transport als Verbraucher gelten machen.

e. Unlauterer Wettbewerb

Eine Prozessführungsbefugnis könnte sich schließlich aus den §§ 3 und 5 UWG ergeben. Das Verhalten der öffentlichen Verkehrsbetriebe könnte auch einen Verstoß gegen den unlauteren Wettbewerb darstellen, da sie in ihrer Werbung, ihren Beförderungsbedingungen und ihrem öffentlichen Auftreten den Eindruck vermitteln, grundsätzlich alle Fahrgäste zu befördern, die nicht § 3 der Beförderungsbedingungen nach dem PBefG und dem § 6.6.1 der „Ergänzenden Beförderungsbedingungen für den SPNV“ widerspräche.

Aufgrund solcher Behauptungen könnte einem Behindertenverband eine Prozessführungsbefugnis allenfalls für eine Klage gegen die Werbung eines öffentlichen Verkehrsbetriebs zugesprochen werden, nicht aber für eine solche auf Durchsetzung der Beförderung (LG Kiel, Urteil vom 28. Mai 2015 - 17 O 79/15 -, Rn. 22, juris).

5. Zivilrechtliches Benachteiligungsverbot

Das undifferenzierte Verbot des Transports von E-Scootern durch ein öffentliches Nahverkehrsunternehmen könnte gegen § 19 Allgemeines Gleichbehandlungsgesetz (AGG) verstoßen.

a. Benachteiligungsverbot

Nach § 19 AGG ist eine Benachteiligung aus Gründen einer Behinderung bei der Begründung zivilrechtlicher Schuldverhältnisse, die typischerweise ohne Ansehen der Person zu vergleichbaren Bedingungen in einer Vielzahl von Fällen zustande kommen (Massengeschäfte) oder bei denen das Ansehen der Person nach der Art des Schuldverhältnisses eine nachrangige Bedeutung hat und die zu vergleichbaren Bedingungen in einer Vielzahl von Fällen zustande kommen, unzulässig. Dabei kann eine Benachteiligung nach § 3 Abs. 2 AGG auch mittelbar vorliegen, wenn dem Anschein nach neutrale Vorschriften, Kriterien oder Verfahren Personen in besonderer Weise benachteiligen können.

Danach haben nach allgemeiner Auffassung Menschen mit Körperbehinderungen Anspruch auf Beförderung in Bussen des öffentlichen Nahverkehrs, auch wenn sie einen E-Scooter mit sich führen.

E-Scooter werden zu einem großen Teil durch Körperbehinderte genutzt. Diese sind zur Fortbewegung auf den E-Scooter angewiesen. Wird dessen Transport in Bussen oder Bahnen des öffentlichen Nahverkehrs untersagt, so wird letztlich die Körperbehinderung zum Unterscheidungsmerkmal gemacht und zum Grund dafür, dass dem Körperbehinderten die Teilnahme an sonst allgemein gewährten Transportleistungen verwehrt wird. Das Mitführen des E-Scooters ist allein durch die Körperbehinderung bedingt.

Es existiert kein gesetzliches Verbot des Transports von E-Scootern in Bussen oder Bahnen des öffentlichen Nahverkehrs. Soweit sich Nahverkehrsgesellschaften auf die Konformitätserklärung zur Erlangung der so genannten »CE-Kennzeichnung« berufen, erklärt der Hersteller dabei nur, dass das Produkt den gesetzlichen Anforderungen entspricht, wie sie sich beispielsweise aus dem Medizinproduktgesetz ergeben. Das schließt bestimmte Nutzungsarten des E-Scooters, die sich aus der Notwendigkeit seiner Verschreibung ergeben, nicht aus.

Es ist unstrittig, dass E-Scooter von den Krankenkassen eher verschrieben werden als E-Rollstühle, weil sie billiger sind. Dann aber muss der Betroffene sie so nutzen können, dass seine Beeinträchtigung der Gehfähigkeit effektiv kompensiert wird. Der Versorgungszweck von E-Scootern liegt in der Nutzung im Nahbereich der Wohnung. Eine Nutzung nur in diesem Nahbereich würde die Mobilität der Nutzer sehr einschränken. Typischerweise werden größere Strecken bei Nutzung des ÖPNV so zurückgelegt, dass eine wohnungsnaher Haltestelle aufgesucht und dort z. B. ein Bus oder eine Bahn bestiegen wird. Die Frage, wie ein in seiner Gehfähigkeit Beeinträchtigter nach dem Ende der Fahrt seinen Weg fortsetzen sollte, bliebe ohne den Transport des E-Scooters ungelöst.

Die Hersteller von E-Scootern schließen den Transport dieser Mobilitätshilfen in öffentlichen Verkehrsmitteln nicht aus. Aus der Aussage eines Herstellers beim „Runden Tisch“ am 16.11.2015 oder einer Bedienungsanleitung ergibt sich nur, dass der Nutzer absteigen und auf einen Sitz im Fahrzeug wechseln muss. Hintergrund ist, dass der E-Scooter über kein Gurtsystem verfügt, wie es bei der Nutzung etwa in einem Pkw vorgeschrieben wäre. Das ergibt sich auch aus dem Schlussbericht der STUVA vom 09.10.2015. Dieses Problem stellt sich bei der Nutzung in Bussen und Bahnen des Linienbetriebs nicht, da dort keine Anschnallpflicht gilt.

b. Notwendigkeit einer sachlichen Begründung

Der Anspruch nach § 19 AGG besteht nicht unbeschränkt. Nach § 20 AGG liegt eine Verletzung des Benachteiligungsverbots nicht vor, wenn für eine unterschiedliche Behandlung ein sachlicher Grund vorliegt. Das ist insbesondere der Fall, wenn die unterschiedliche Behandlung der Vermeidung von Gefahren, der Verhütung von Schäden oder anderen Zwecken vergleichbarer Art dient. Beweispflichtig für das Vorliegen eines solchen Grundes ist nach § 22 AGG die den Transport verweigernde öffentliche Verkehrsgesellschaft. Das ergibt sich aus der Formulierung des § 20 AGG und auch aus § 22 AGG, wonach der Anspruchsteller nur Indizien für eine Diskriminierung beweisen muss, der Gegner dann beweisen muss, dass kein Verstoß gegen die Bestimmungen des AGG vorliegt.

c. Undifferenzierter Ausschluss aller Elektromobile

Der unterschiedslose Ausschluss der Mitnahme aller E-Scooter-Modelle in den Bussen und Bahnen einer Verkehrsgesellschaft stellt nach dem Urteil des Schleswig-Holsteinischen Oberlandesgerichts vom 11. Dezember 2015 »eine unzulässige Benachteiligung von Menschen mit Behinderung bei der Beförderung und damit einen Verstoß gegen das Allgemeine Gleichbehandlungsgesetz dar, weil ein sachlicher Grund für das pauschale Verbot fehlt.« (Schleswig-Holsteinisches Oberlandesgericht, Urteil vom 11. Dezember 2015 - 1 U 64/15 -, juris)

Das Oberlandesgericht verweist überzeugend darauf, dass auf dem Markt über 400 Modelle von E-Scootern angeboten werden. Dabei handelt es sich um Modelle mit drei oder vier Rädern mit einer Vielzahl verschiedener Abmessungen und Gewichten. Es ist nicht wahrscheinlich, dass bei jedem Modell der Transport in einem Bus oder einer Bahn eine Gefahr darstellt, der durch den Verkehrsunternehmer und seine Mitarbeiter nicht begegnet werden kann.

(1) STUVA Studie

In der Studie der STUVA aus Mai 2014 sind allein Berechnungen zum Kipp- und Rutschverhalten von einzelnen E-Scootern in besonderen Situationen angestellt worden. Nach den Berechnungen besteht eine Kipp- und Rutschgefahr bei ungesichert quer zur Fahrtrichtung abgestellten E-Scootern. Kippgefahr besteht nicht bei allen Modellen und nur dann, wenn eine Person auf dem E-Scooter sitzt (S. 7 ff. der Studie). Damit ist nichts darüber ausgesagt, ob E-Scooter nicht auch so in einem Bus oder einer Bahn aufgestellt werden können, dass der Kipp- und Rutschgefahr begegnet wird. Auch ist es möglich, dass bestimmte Anweisungen an den Nutzer erteilt werden können, um die Transportsicherheit zu erhöhen, etwa sich an den vorgesehenen Haltestangen festzuhalten. Zudem ist nicht klar, ob die in der Studie ausgewählten drei Modelle repräsentativ sind. Die Berechnungen sagen nichts darüber aus, ob andere Modelle mit anderen Abmessungen und Gewichten gegebenenfalls sicher transportiert werden können.

(2) DEKRA Gutachten

Das Kieler Nahverkehrsunternehmen hatte weiterhin ein Gutachten der DEKRA vom 19.05.2015 über Fahrversuche zum Transport von E-Scooter in Kraftomnibussen eingeholt. Als Versuchsfahrzeuge wurden ein Mercedes Benz Citaro Kraftomnibus, Erstzulassung 2013 und ein MAN Kraftomnibus Typ A2, Erstzulassung 2004 sowie ein Orthopädie-Krankenfahrstuhl Cityliner 2014, Typ 2.664, verwendet. Der Sachverständige kommt zu folgenden Ergebnissen: „Für das Erreichen der vorgesehenen Position für Rollstühle entgegen der Fahrtrichtung kann es erforderlich sein, dass das Elektromobil rückwärts in den Bus eingefahren wird. Ein Kippen eines besetzten Elektromobils bei Ausweichvorgängen oder starken Bremsungen ist möglich. Ein unbesetztes Elektromobil kann sich, insbesondere bei Nässe, durch einwirkende Quer- oder Längsbeschleunigungen im Innenraum des Kraftomnibusses bewegen. Sowohl die zulässige Belastung der Einfahrampen als auch die Belastungsvorgaben der Haltelinie für Rollstühle im Kraftomnibus werden bei Ausnutzung des zulässigen Gesamtgewichts des gegenständlichen Elektromobils überschritten.“

Das Gutachten der DEKRA vom 19.05.2015 untersucht nur ein Modell. Dieses war längs entgegen der Fahrtrichtung aufgestellt worden. Bei den Fahrversuchen rutschte der E-Scooter weg. Ferner wurde bemängelt, dass sein Gesamtgewicht die Tragekapazität der Rampe überschreite. Damit sagt dieses Gutachten nichts darüber aus, wie sich andere Modelle mit anderen Abmessungen und anderen Gewichten bei der Fahrt verhalten würden.

(3) Unfallrisiken

Bislang hat der Transport von Elektromobilen im öffentlichen Personennahverkehr nicht zu einer nennenswerten Anzahl von Unfällen geführt. In der Rechtsprechung erörtert wurde in dem Beschluss des Hanseatischen Oberlandesgerichts vom 15.09.2009 ein Unfall. Hier ist dem Nutzer ein überwiegendes Mitverschulden am Entstehen des Unfalls vorgeworfen worden, weil er - auf einem Bussitz sitzend - bei einer Kurvenfahrt des E-Scooter mit beiden Händen festhielt, statt sich selbst festzuhalten. Weitere Ereignisse, in denen E-Scooter beim Anfahren, Bremsen oder in Kurvenfahrten gerutscht oder gekippt sind, sind nicht belegt.

Soweit die Nahverkehrsunternehmen behaupten, es sei zu Unfällen bei Versuchen gekommen mit einem Elektromobil rückwärts oder quer auf die Rampe eines Busses aufzufahren begründet dies keinen Sicherheitsrisiko. Denn wie gut ein Nutzer mit einem E-Scooter manövrieren kann, hängt von seinen individuellen Fähigkeiten ab. Zudem kann einer Gefahr, dass ein E-Scooter nicht gerade auf die Rampe des Busses gefahren wird, durch eine Hilfestellung, wie etwa ein Einweisen, leicht begegnet werden.

(4) STUVA Studie zu vierrädrigen E-Scootern mit einer Länge von bis zu 1,20 Metern

Die abschließende Studie der STUVA vom 09.10.2015 spricht gegen ein undifferenziertes Verbot von E-Scootern für den Transport in Bussen. In der Studie ist die Manövrierfähigkeit verschiedener E-Scooter in verschiedenen Busmodellen sowie die Standsicherheit von E-Scootern in den für Rollstühle vorgesehenen Mehrzweckbereichen in Bussen untersucht worden. Sie kommt zu dem Ergebnis, dass vierrädrige E-Scooter mit einer Länge von bis zu 1,20 Metern gefahrlos in Bussen mitgenommen werden können, wenn sie rückwärts entgegen der Fahrtrichtung längs an die für Rollstühle vorgesehene Prallplatte gestellt werden. Der Nutzer könne auf dem E-Scooter sitzen bleiben, was auch den Vorteil habe, dass er durch das Festhalten an den vorgesehenen Haltesystemen den E-Scooter stabilisieren könne. Es wird ausdrücklich festgestellt, dass der E-Scooter in dem Gutachten der DEKRA vom 19.05.2005 nur deswegen umgekippt sei, weil der verwendete Bus noch nicht das inzwischen in der einschlägigen Norm vorgeschriebene Haltesystem gehabt habe.

Auf den Videoaufnahmen eines Fahrversuches, der der Studie der STUVA zugrundelag, war, so das Schleswig-Holsteinische Oberlandesgericht, zu erkennen, dass die Testperson, die auf dem E-Scooter aufsaß, das Kippen hätte verhindern können, wenn sie sich festgehalten hätte. Sie hielt die meiste Zeit die Lenkerstange des E-Scooters umfasst, was nachvollziehbar zu einer Stabilisierung nicht beitrug. Als sich der E-Scooter zum ersten Mal seitlich bewegte und zu kippen drohte, konnte die Testperson das Kippen durch Festhalten an den vorgesehenen Haltestangen des Busses vermeiden. Als der E-Scooter kippte, hielt sie sich gerade nicht fest, sondern hatte trotz der Seitbewegung die Haltestange losgelassen.

Dass man sich in einem Bus während der Fahrt festhalten muss, solange man nicht auf einem Sitz des Busses mitfährt - und zum Teil auch dort - ist eine ganz naheliegende Überlegung. Jeder, der etwa stehend mitfährt, tut das. Aus welchem Grund für den Nutzer eines E-Scooters etwas anderes gelten sollte, leuchtet nicht ein.

Nach der oben angesprochenen Beweislastverteilung muss das öffentliche Nahverkehrsunternehmen angesichts der Vielzahl von Modellen von Elektromobilen für Körperbehinderte auf dem Markt für jede Gruppe von Modellen mit vergleichbaren Eigenschaften darlegen, dass ein gefahrloser Transport nicht möglich ist. Dabei lassen sich Vorsichtsmaßnahmen, wie bereits dargelegt, ohne weiteres

vorstellen. Es erscheint auch nicht ausgeschlossen, dass in den Bussen Haltesysteme installiert werden können, etwa Gurte oder Haltestangen.

Nichts anderes ergibt sich, weil dem Anbieter von Leistungen im Massengeschäft bei der Beurteilung der Gefährlichkeit nach der Rechtsprechung ein gewisser Prognosespielraum einzuräumen ist und er die Möglichkeit einer gewissen Standardisierung hat (Palandt/Grüneberg, BGB, 74. Aufl., § 20 AGG, Rn. 3). Das Beurteilungsermessen von Verkehrsgesellschaften ist überschritten, wenn sie ohne sachlichen Grund pauschal den Transport von E-Scootern ausschließen. Vielmehr werde sie differenzieren müssen zwischen Modellen und Situationen, in denen nach den vorliegenden Erkenntnissen tatsächlich eine Gefahr mit dem Transport verbunden ist, und Modellen und Situationen, in denen das nicht belegt ist. Dabei wird eine Klassifizierung etwa nach Anzahl der Räder, Gewicht, Abmessungen etc., ggf. auch nach den Fähigkeiten der Nutzer, die Sicherheit des Transports zu unterstützen, zulässig, aber auch unumgänglich sein.

Zusammenfassend ist mit dem Schleswig-Holsteinischen Oberlandesgericht ein unterschiedsloser Ausschluss der Mitnahme aller E-Scooter-Modelle in Bussen und Bahnen öffentlicher Verkehrsgesellschaft als eine unzulässige Benachteiligung von Menschen mit Behinderung bei der Beförderung zu charakterisieren; das stellt einen Verstoß gegen das Allgemeine Gleichbehandlungsgesetz dar, weil ein sachlicher Grund für das pauschale Verbot fehlt.

6. Anspruch aus europäischem Recht

Nach Art. 9 Abs. 1 EU-Verordnung Nr. 181/2011 (Verordnung (EU) Nr. 181/2011 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 16. Februar 2011 über die Fahrgastrechte im Kraftomnibusverkehr und zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 2006/2004 Text von Bedeutung für den EWR) dürfen sich Beförderer allein aufgrund der Behinderung oder eingeschränkten Mobilität einer Person nicht weigern, sie zu befördern.

Das gilt nach Artikel 10 der Verordnung aber jedoch dann nicht, wenn geltenden Sicherheitsanforderungen nachzukommen ist, die durch Vorschriften des internationalen Rechts, des Unionsrechts oder des nationalen Rechts festgelegt sind, oder um Gesundheitsschutz- und Sicherheitsanforderungen nachzukommen, die von den zuständigen Behörden erlassen wurden, oder wenn es wegen der Bauart des Fahrzeuges oder der Infrastruktur, einschließlich der Busbahnhöfe und Bushaltestellen, physisch nicht möglich ist, den Einstieg, den Ausstieg oder die Beförderung der behinderten Menschen oder der Person mit eingeschränkter Mobilität auf sichere und operationell durchführbare Weise vorzunehmen.

Dieser Ausschlussgrund ist aus den oben genannten Gründen (5.) zu verneinen.

7. Ansprüche aus der UN-Behindertenkonvention sowie aus Verfassungsrecht

Weitergehende Ansprüche können sich aus der UN-Behindertenkonvention und dem deutschen Verfassungsrecht ergeben.

a. UN-Behindertenrechtskonvention 2009

Das Übereinkommen der Vereinten Nationen über die Rechte v. Menschen mit Behinderungen (Convention on the Rights of Persons with Disabilities - CRPD, UN-Behindertenrechtskonvention 2009,

United Nations Treaty Series, vol. 2515, p. 3) wurde von Deutschland ratifiziert und am 13. Dezember 2006 von der Generalversammlung der Vereinten Nationen beschlossen. Das Übereinkommen ist am 3. Mai 2008 in Kraft getreten. Die Konvention hat in Deutschland Gesetzeskraft (Gesetz zu dem Übereinkommen der Vereinten Nationen vom 13. Dezember 2006 über die Rechte von Menschen mit Behinderungen, BGBl. 2008, 1419 sowie zu dem Fakultativprotokoll vom 13. Dezember 2006 zum Übereinkommen der Vereinten Nationen über die Rechte von Menschen mit Behinderungen von 21. Dezember 2008, BGBl II S. 1419).

Diese Behindertenkonvention kann daher als Auslegungshilfe für die Bestimmung von Inhalt und Reichweite der Grundrechte, aber auch der Ansprüche auf Beförderung im öffentlichen Nahverkehr herangezogen werden (BVerfGE BeckRS 2004, 25112).

Die UN-Behindertenrechtskonvention beinhaltet - neben der Bekräftigung allgemeinen Menschenrechte auch für behinderte Menschen - eine Vielzahl spezieller, auf die Lebenssituation behinderter Menschen abgestimmte Regelungen. In ihrem Art. 9 Abs. 1 verpflichtet die UN-Behindertenrechtskonvention ihre Unterzeichnerstaaten, geeignete Maßnahmen zu treffen, um für Menschen mit Behinderungen gleichberechtigt mit anderen den Zugang zur physischen Umwelt, mithin zu Transportmitteln und zur Information sowie Kommunikation sowie zu anderen Einrichtungen und Diensten, die der Öffentlichkeit in städtischen und ländlichen Gebieten offen stehen oder für sie bereitgestellt werden, zu gewährleisten. Ziel der barrierefreien gestalteten Umwelt ist es, eine gleichberechtigte gesellschaftliche Teilhabe von Menschen mit Behinderungen zu eröffnen.

b. Grundrecht auf Gleichbehandlung

Nach dem Grundrecht auf Gleichbehandlung (Art. 3 Abs. 3 S. 2 GG) darf niemand wegen seiner Behinderung benachteiligt werden. Eine Schlechterstellung Behinderter ist nur zulässig, wenn dafür zwingende Gründe vorliegen (BVerfGE BeckRS 9998, 01836). Untersagt sind auf die Behinderung bezogene Ungleichbehandlungen, die für den behinderten Menschen zu einem Nachteil führen. Eine nach Art. 3 Abs. 3 S. 2 GG verbotene Benachteiligung liegt nicht nur bei Maßnahmen vor, die die Situation von Behinderten wegen der Behinderung verschlechtern. Eine Benachteiligung „kann auch bei einem Ausschluss von Entfaltungs- und Betätigungsmöglichkeiten gegeben sein, wenn dieser Ausschluss nicht durch eine auf die Behinderung bezogene Förderungsmaßnahme hinlänglich kompensiert wird. Wann er so weit kompensiert ist, dass er nicht benachteiligend wirkt, lässt sich nicht generell und abstrakt festlegen. Dies kann nur aufgrund einer Gesamtwürdigung im Einzelfall entschieden werden" (BVerfG BeckRS 2015, 51257; BVerfG BeckRS 1997, 30001382). Hierfür ist es notwendig, dass öffentliche Verkehrsunternehmen ihre Busse und Bahnen dem allgemeinen Besucherverkehr barrierefrei gestaltet, so dass diese Transportmittel möglichst ohne fremde Hilfe zweckentsprechend genutzt werden können.

c. Grundrechtsbindung von Verkehrsunternehmen

Von der öffentlichen Hand beherrschte gemischtwirtschaftliche Unternehmen in Privatrechtsform unterliegen ebenso wie im Alleineigentum des Staates stehende öffentliche Unternehmen, die in den Formen des Privatrechts organisiert sind, nach der so bezeichneten Greenpeace-Entscheidung des Bundesverfassungsgerichts einer unmittelbaren Grundrechtsbindung (BVerfG, Urteil vom 22. Februar 2011 - 1 BvR 699/06 -, BVerfGE 128, 226-278).

Die Grundrechte binden gem. Art. 1 Abs. 3 GG die staatliche Gewalt umfassend, wobei der Begriff der staatlichen Gewalt weit zu verstehen ist. Grundrechtsgebunden in diesem Sinne ist demnach jedes

Handeln staatlicher Organe oder Organisationen. Diese Bindung steht zudem nicht unter einem Nützlichkeits- oder Funktionsvorbehalt: sobald der Staat eine Aufgabe an sich zieht, ist er bei deren Wahrnehmung auch an die Grundrechte gebunden.

Ebenso wie privatrechtlich organisierte öffentliche Unternehmen, die vollständig im Eigentum der öffentlichen Hand stehen, sind auch gemischtwirtschaftliche Unternehmen der unmittelbaren Grundrechtsbindung unterworfen, wenn jene von der öffentlichen Hand beherrscht werden. Dies ist in der Regel dann der Fall, wenn mehr als die Hälfte der Anteile im Eigentum der öffentlichen Hand stehen.

Unternehmen, die demnach unmittelbar grundrechtsgebunden sind, unterliegen spezifischen Beschränkungen. Zwar ist die öffentliche Hand nicht grundsätzlich daran gehindert, die Handlungsinstrumente des Zivilrechts für ihre Aufgabenwahrnehmung zu nutzen. Jedoch sind einseitig verbindliche Entscheidungen, etwa die Gestaltung von Beförderungsbedingungen oder Entscheidungen zur Nutzung von Transporthilfen, durch legitime Gemeinwohlzwecke am Maßstab der Grundrechte und des Verhältnismäßigkeitsgrundsatzes zu rechtfertigen.

Mit der unmittelbaren Grundrechtsbindung und der damit fehlenden Berechtigung, sich in einem Zivilrechtsstreit gegenüber Privaten auf eigene Grundrechte zu berufen, unterliegen öffentlich beherrschte Unternehmen spezifischen Beschränkungen, denen materiell private beziehungsweise privat beherrschte Unternehmen nicht unterliegen. Die Auswirkungen dieser Grundrechtsbindung sind, da im Rahmen des Zivilrechts verbleibend, jedoch begrenzt. Insbesondere wird die öffentliche Hand hierdurch nicht grundsätzlich daran gehindert, in adäquater und weithin gleichberechtigter Weise wie Private die Handlungsinstrumente des Zivilrechts für ihre Aufgabenwahrnehmung zu nutzen und auch sonst am privaten Wirtschaftsverkehr teilzunehmen.

Dies schließt umgekehrt allerdings nicht aus, dass möglicherweise Private - etwa im Wege der mittelbaren Drittwirkung - unbeschadet ihrer eigenen Grundrechte ähnlich oder auch genauso weit durch die Grundrechte in Pflicht genommen werden, insbesondere wenn sie in tatsächlicher Hinsicht in eine vergleichbare Pflichten- oder Garantenstellung hineinwachsen wie traditionell der Staat. Die Grundrechtsbindung und die ihr entsprechende fehlende Grundrechtsberechtigung verwehren öffentlich beherrschten Unternehmen insbesondere, sich auf die Subjektivität gewillkürter Freiheit zu berufen. So kann die öffentliche Hand zwar die zivilrechtlichen Eigentümerbefugnisse - wie etwa das Hausrecht - nutzen, jedoch entheben diese nicht davon, insbesondere einseitig verbindliche Entscheidungen durch legitime Gemeinwohlzwecke am Maßstab der Grundrechte und des Verhältnismäßigkeitsgrundsatzes zu rechtfertigen. Praktische Bedeutung erlangt die Grundrechtsbindung vor allem als Verpflichtung zu rechtsstaatlicher Neutralität bei der Gestaltung ihrer Vertragsbeziehungen und Beförderungsbedingungen. Öffentliche einschließlich der öffentlich beherrschten Unternehmen können zwar ihre Kundenbeziehungen nach der Logik des Marktes gestalten, jedoch steht es ihnen nicht frei, ihre wirtschaftliche Tätigkeit nach Belieben mit subjektiv weltanschaulichen Präferenzen oder Zielsetzungen und hierauf beruhenden Differenzierungen zu verbinden (vgl. BVerfG, Urteil vom 22. Februar 2011 - 1 BvR 699/06 -, BVerfGE 128, 226-278, Rn. 56).

d. Anwendung auf die Beförderungsbedingungen öffentliche Verkehrsmittel

Entscheidung von Verkehrsunternehmen, pauschal alle Elektromobile von einer Beförderung auszunehmen, verletzen Menschen mit einer Behinderung in ihrem Grundrecht aus Art. 3 GG. Menschen mit Behinderung dürfen nach diesem Grundrecht der Gleichbehandlung wegen ihrer Behinderung nicht benachteiligt werden und eine Schlechterstellung ist ihnen nur zumutbar, wenn dies durch zwingende Gründe gerechtfertigt ist.

Die in deutsches Recht umgesetzte UN-Behindertenrechtskonvention begründet einen Anspruch, dass insbesondere Verkehrsunternehmen die Nutzung ihrer Verkehrsmittel so gestalten, dass Barrieren für eine Mobilität beseitigt werden und den Menschen mit einer Behinderung eine gleichberechtigte gesellschaftliche Teilhabe auch in der Mobilität eröffnet wird. Eingeschlossen ist der Schutz der Freiheit, alle mit öffentlichen Verkehrsmitteln erreichbaren Ziel zum Zwecke der Teilhabe am Leben in der Gemeinschaft nutzen zu können. Der Gleichheitsgrundsatz und die UN Behindertenkonvention gewährleisten auch das Recht des Menschen mit einer Behinderung, selbst zu bestimmen, mit welchen Hilfsmitteln seine Mobilität unter Nutzung der Verkehrsunternehmen gesichert sein soll.

Damit sind die Verkehrsunternehmen verpflichtet, in ihren Bussen und Bahnen entsprechende Flächen zum Transport nicht nur von Menschen mit einem Rollstuhl, sondern auch unter Nutzung eines Elektromobils (E-Scooter) sowie Maßnahmen zur sicheren Benutzung der Verkehrsmittel, mithin Sicherungssysteme die Gurte und Haltegriffe einerseits und persönliche Hilfestellungen durch das Personal andererseits, bereitzustellen und anzuwenden.

Die Studie der STUFA und die in der Entscheidung des Schleswig-Holsteinischen Oberlandesgerichts zitierte Äußerung eines süddeutschen Busherstellers belegen, dass die angesprochenen Verkehrsunternehmen ihre Pflichten aus der direkten Bindung an die Grundrechte nicht bewusst waren.

Zusammenfassend sind Verkehrsunternehmen gehalten, die Nutzung ihrer Transportmittel wie Busse und Bahnen für Menschen mit Behinderung auch unter Nutzung einer Mobilitätshilfe wie eines Elektromobils zu eröffnen.

7. Ratschlag dem Adressanten

Es besteht ein durch das Landgericht Kiel aufgezeigter Bedarf der Änderung der gesetzlichen Regelung des § 2 Abs. 2 UKlaG (vgl. oben unter Nr. 4b).

Den Interessenverbänden von Menschen mit Behinderung ist daher zu empfehlen, sich zur Erlangung einer solchen Klagebefugnis in die zitierten Listen (vgl. oben Nr. 4c) qualifizierter Vereinigungen eintragen zu lassen.

Anschrift des Autors: Matthias M. Möller-Meinecke
Rechtsanwalt . Fachanwalt für Verwaltungsrecht



EDIFICIA Rechtsanwälte

Fürstenbergerstraße 168 F Tel.: +49 - (0)69 170 88 200
www.edificia.de

Unser Zeichen: 143/15