Oberverwaltungsgericht NRW, 13 B 159/15

Datum:	15.06.2015
Gericht:	Oberverwaltungsgericht NRW
Spruchkörper:	13. Senat
Entscheidungsart:	Beschluss
Aktenzeichen:	13 B 159/15
ECLI:	ECLI:DE:OVGNRW:2015:0615.13B159.15.00

Vorinstanz:	Verwaltungsgericht Gelsenkirchen, 7 L 31/15

Tenor:

Die Beschwerde des Antragstellers gegen den Beschluss des Verwaltungsgerichts Gelsenkirchen vom 23. Januar 2015 wird zurückgewiesen.

Der Antragsteller trägt die Kosten des Beschwerdeverfahrens.

Der Streitwert wird auch für das Beschwerdeverfahren auf 2.500,00 EUR festgesetzt.

G r ü n d e : 1

Die zulässige Beschwerde, über die der Senat gemäß § 146 Abs. 4 Satz 6 VwGO im Rahmen der fristgerecht dargelegten Gründe befindet, ist unbegründet. Die gesetzlichen Voraussetzungen für den Erlass einer einstweiligen Anordnung liegen auch in Ansehung des Beschwerdevorbringens nicht vor (§ 123 VwGO i. V. m. §§ 920 ff. ZPO). 2

Das Verwaltungsgericht hat dem angegriffenen Beschluss zu Grunde gelegt, dass ein Anordnungsanspruch auf die Beförderung mit dem Elektromobil nicht glaubhaft gemacht sei, weil bei summarischer Prüfung Vieles dafür spräche, dass unter den seinerzeitigen Umständen bei einer Beförderung des Antragstellers in seinem Elektromobil die Sicherheit und Ordnung des Betriebes der Antragsgegnerin gefährdet werden könne. Es hat dabei maßgeblich auf den Schlussbericht der Studiengesellschaft für unterirdische Verkehrsanlagen e. V. (STUVA) von Mai 2014 („Untersuchung möglicher Gefährdungspotenziale bei der Beförderung von Elektromobilen (E-Scootern) in Linienbussen“) und die dort dargestellten Gefahren beim Transport von Elektromobilen in Linienbussen abgestellt. Zudem hat es darauf verwiesen, eine Beförderung des 3

Antragstellers im Rollstuhl sei möglich.

Der Antragsteller hat hiergegen mit der Beschwerde innerhalb der Begründungsfrist (§ 146 Abs. 4 Satz 1 VwGO) im Wesentlichen vorgebracht, dass das Verwaltungsgericht fälschlich unterstellt habe, dass er bei der Beförderung in den Fahrzeugen der Antragsgegnerin auf dem Elektromobil sitzen bleibe, und sich zudem aus seinen Grundrechten als behinderter Mensch ergäbe, dass er mit seinem Elektromobil befördert werden müsse. Ihm sei ein Absteigen vom Elektromobil ? gegebenenfalls mit Hilfe des Busfahrers ? und eine Beförderung auf einem Sitzplatz möglich, was die vom Verwaltungsgericht angenommene Gefahr des Kippens des Elektromobils beseitige; ein schuldhafter Verstoß gegen Sicherheitsbestimmungen sei ihm nicht vorzuwerfen. 4

Der Antragsteller hat einen sein Begehren tragenden Anordnungsanspruch auch mit dem Beschwerdevorbringen nicht glaubhaft gemacht. Es lässt sich weiterhin bei der gebotenen summarischen Prüfung nicht feststellen, dass eine Beförderung des Antragstellers mit seinem Elektromobil (dreirädriger Mini Crosser 125 S) in den von der Antragsgegnerin allein betriebenen Linienbussen ohne Gefahren für Sicherheit und Ordnung des Betriebes der Antragsgegnerin möglich ist. 5

Eine Beförderungspflicht der Antragsgegnerin, die mit einem Beförderungsanspruch des Antragstellers einhergeht, ergibt sich im Grundsatz aus § 22 PBefG. Danach ist der Unternehmer zur Beförderung verpflichtet, wenn unter anderem die Beförderungsbedingungen eingehalten werden (Nr. 1). Nach den hierzu zählenden Vorschriften der Verordnung über die Allgemeinen Beförderungsbedingungen für den Straßenbahn- und Obusverkehr sowie den Linienverkehr mit Kraftfahrzeugen (BefBedV, §§ 2 ff.) sowie der Verordnung über den Betrieb von Kraftfahrunternehmen im Personenverkehr (BOKraft, §§ 13 ff.) besteht kein Zweifel daran, dass der Antragsteller einen Beförderungsanspruch gegenüber der Antragsgegnerin hat. Dieser steht auch nicht im Streit; problematisch ist die Mitnahme des die Mobilität des mit einem Grad der Behinderung von 100 sowie den Merkzeichen G, aG und H schwerbehinderten Antragstellers ermöglichenden Elektromobils. Gegen die Beförderung seiner Person bzw. mit einem handbetriebenen Rollstuhl oder einem Elektro-Rollstuhl hat die Antragsgegnerin keine Einwände. 6

Entscheidend sind die Regelungen in den Beförderungsbedingungen über die Beförderung von Sachen. § 11 BefBedV regelt: Nach Abs. 1 besteht ein Anspruch auf Beförderung von Sachen nicht; Handgepäck und sonstige Sachen werden bei gleichzeitiger Mitfahrt des Fahrgastes und nur dann befördert, wenn dadurch die Sicherheit und Ordnung des Betriebs nicht gefährdet und andere Fahrgäste nicht belästigt werden können. Der Fahrgast hat mitgeführte Sachen so unterzubringen und zu beaufsichtigen, dass die Sicherheit und Ordnung des Betriebs nicht gefährdet und andere Fahrgäste nicht belästigt werden können (Abs. 4). 7

Ähnliches gilt nach § 15 BOKraft: Gemäß Abs. 1 hat der Fahrgast Sachen (Handgepäck, Reisegepäck, Kinderwagen) so unterzubringen und zu beaufsichtigen, dass die Sicherheit des Betriebs durch sie nicht gefährdet und andere Fahrgäste nicht belästigt werden können. Von der Beförderung sind gemäß Abs. 2 gefährliche Stoffe und gefährliche Gegenstände ausgeschlossen, insbesondere nach Nr. 2 unverpackte oder ungeschützte Sachen, durch die Fahrgäste verletzt werden können. 8

Auf dieser Grundlage spricht Überwiegendes dagegen, dass der Antragsteller einen Anordnungsanspruch auf Beförderung mit seinem Elektromobil in den Linienfahrzeugen der Antragsgegnerin hat, weil eine ordnungsgemäße Sicherung des Elektromobils in deren 9

Fahrzeugen nicht möglich ist. Dies gilt auch, wenn man zu Grunde legt, dass der Antragsteller – allein oder mithilfe anderer – vom Elektromobil absteigt und auf einem Sitzplatz befördert wird.

Die Anwendung der Vorschriften der Beförderungsbedingungen zur Mitnahme von Sachen ist in Bezug auf das Elektromobil nicht deshalb ausgeschlossen, weil es um ein Hilfsmittel des behinderten Antragstellers zur Ermöglichung seiner Mobilität geht. Allerdings dürfen auch diese nur mitgeführt werden, wenn von ihnen keine Gefahren im o. g. Sinne ausgehen. 10

Die im Bericht der STUVA von Mai 2014 beschriebenen und vom Verwaltungsgericht zu Grunde gelegten Gefahren bei der Beförderung von Elektromobilen bestehen nach gegenwärtiger Erkenntnislage auch dann, wenn der Antragsteller bei der Beförderung nicht auf dem Elektromobil sitzt. Zwar ist für alle drei von der STUVA untersuchten Klassen von Elektromobilen, zu denen auch das Elektromobil des Antragstellers gehört, ein Kippen bei einer Betriebsbremsung nach den dort ermittelten Rechenwerten unwahrscheinlich, wenn keine Zuladung besteht, also insbesondere keine Person auf dem Elektromobil sitzt. Nach den im Bericht enthaltenen Diagrammen (Bl. 87 f. der Gerichtsakte) zu den von der STUVA gebildeten drei Klassen von Elektromobilen ist erkennbar, dass diese jedoch bei einer im täglichen Betrieb nicht selten auftretenden Gefahrbremsung („Notbremsung“) bereits in den Grenzbereich kommen, bei dem ein Kippen nicht auszuschließen ist. Dies ist besonders deshalb von Bedeutung, weil die STUVA selbst in dem Bericht verdeutlicht, dass dieser und insbesondere die dort durchgeführten Berechnungen ein statisches System zugrundelegen, welches die Wirklichkeit nicht widerspiegelt. Deshalb seien auch die in Diagrammen ermittelten Grenzwerte nicht als „scharfe Grenzwerte“ zu verstehen, da sie mit einer gewissen Streubreite nach oben oder unten abweichen können. Ein Kippen eines Elektromobils, das ohne eine aufsitzende Person ungesichert quer zur Fahrtrichtung in einem Linienbus steht, ist mithin nicht unwahrscheinlich. Unabhängig hiervon bestehen auch in dieser Konstellation weitere Gefahren insofern, als auch bei geringeren Beschleunigungs- bzw. Verzögerungswerten ein Rutschen des Elektromobils zu erwarten ist. Nach dem Bericht (Ziff. 2.3.1.5) ist dies, unabhängig von der Zuladung, schon ab Verzögerungen zwischen 1,9 bis 3,3 m/s^2 zu gewärtigen. Solche Verzögerungswerte (= negative Beschleunigung) erreicht bzw. überschreitet schon die normale Betriebsbremsung (ca. 3,5 m/s^2) und erst recht eine Gefahrbremsung (ca. 6,0 m/s^2). Ist damit ein Kippen nicht unwahrscheinlich und ein Rutschen kaum auszuschließen bzw. sehr wahrscheinlich, so bestehen bei unbesetzt im Linienbus quer zur Fahrtrichtung abgestellten Elektromobilen erhebliche Gefahren. Diese Gefahren – als Situation, die mit einer gewissen Wahrscheinlichkeit zu einem Schaden an einem Rechtsgut führt – sind nicht unerheblich, da Elektromobile, wenn sie etwa in voll besetzten Linienbussen kippen oder rutschen, mit hoher Wahrscheinlichkeit andere Fahrgäste betreffen und damit verletzen können. Elektromobile haben Eigengewichte im Bereich zwischen 45 und 230 kg; dasjenige des Antragstellers liegt bei 138 kg. Die eventuell eintretenden körperlichen Verletzungen können erheblich sein, gegebenenfalls auch alte Menschen oder Kinder treffen und bis zum Tod führen. Die rechnerisch ermittelten Werte und Gefahren im Schlussbericht der STUVA von Mai 2014 werden durch den Abgleich mit der dort dargestellten, von derselben Einrichtung im Jahr 1992 durchgeführten Untersuchung zu den Gefahren ungesicherter Hand- und Elektro-Rollstühle in Linienfahrzeugen des Nahverkehrs bestätigt. 11

Zum Vorkommen solcher Unfälle mit einem Elektromobil schon bei Kurvenfahrt eines Linienbusses vgl. OLG Hamburg, Beschluss vom 14. Mai 2009 – 15 U 13/08 –, Juris, und LG Hamburg, Urteil vom 20. August 2008 – 331 O 111/08 –, juris. 12

13

Diese Gefahren lassen sich nach dem Schlussbericht der STUVA – anders als bei den Hand- und Elektro-Rollstühlen – nicht durch Sicherungsmaßnahmen beseitigen oder auf ein vertretbares Maß mindern. Die von der Antragsgegnerin für die Beförderung von behinderten Menschen zugelassenen (Hilfsmittel-) Fahrzeuge bzw. Krankenfahrstühle können in den Linienfahrzeugen sicher abgestellt werden, indem sie nach der Einfahrt im mittleren Bereich des Wagens (gegebenenfalls über eine dafür vorgesehene ausklappbare Rampe) über die dort vorhandene sog „große Sondernutzfläche“ zu dem für diese Rollstühle vorgesehenen Platz mit einer diese in Fahrtrichtung begrenzenden „Prallfläche“ bzw. einem Prallbrett fahren. Dies verhindert Kippen oder Rutschen des unmittelbar daran herangefahrenen Krankenfahrstuhls. Wegen der größeren Maße und der geringeren Wendigkeit von Elektromobilen („Wendekreis“, kein Wenden auf der Stelle) im Vergleich mit Hand- oder Elektro-Rollstühlen können Elektromobile regelmäßig die Fläche vor dem Prallbrett nicht erreichen; sie können deshalb nur – und dies ist auch in der Praxis der Regelfall - quer zur Fahrtrichtung auf der großen Sondernutzfläche im Bereich des mittleren Eingangs abgestellt werden.

Auch für die Sicherung von Elektromobilen an diesem Platz auf andere Weise gibt es derzeit keine praktikablen und technisch realisierbaren Möglichkeiten. Rückhaltesysteme hierfür sind in den bestehenden Linienfahrzeugen der Antragsgegnerin weder vorhanden noch technisch nachrüstbar. Man müsste die Elektromobile ? worauf auch die verfügbaren Informationen, insbesondere die Bedienungsanleitungen der Hersteller hinweisen ? mit Gurten oder sonst wie verzurren oder anderweitig befestigen. Dafür sind jedoch entsprechende Einrichtungen, an denen diese Sicherung im Fahrzeug durchgeführt werden könnte, erforderlich. Bei den im Tagesbetrieb zu erwartenden Beschleunigungen werden durch die so bewirkten Vervielfältigungen des Gewichts der Elektromobile erhebliche Kräfte freigesetzt (nach der Antragsgegnerin bis zu „20 G“); hierdurch müssten beim Elektromobil des Antragstellers (Gewicht mit Sitz 138 kg) Beschleunigungskräfte bis zu 4000 kg gehalten werden. Die üblichen Einrichtungen eines Linienfahrzeugs, wie Haltestangen oder ähnliches, sind hierfür nicht ausgelegt. Eine Nachrüstung tauglicher Einrichtungen ist aufgrund der Bauweise der Böden der Linienbusse aus Holz nach den vom Antragsteller nicht in Frage gestellten Angaben der Antragsgegnerin nicht möglich. 14

Die dargestellten Gefahren bei der Beförderung von Elektromobilen in Linienfahrzeugen sind zwar nicht abschließend, jedoch mit der bei summarischer Prüfung ausreichenden Sicherheit festgestellt. Die gewisse Vorläufigkeit des Schlussberichts der STUVA von Mai 2014 wegen des dort angenommenen statischen Systems sowie des Fehlens praktischer Versuche oder Messungen und die offene Frage, ob die dort getroffenen Annahmen und gefundenen Ergebnisse auf das Elektromobil des Antragstellers in der Situation der konkret bei der Antragsgegnerin vorhandenen Linienfahrzeuge übertragbar sind und dessen sicheren Transport ausschließen, steht dieser Entscheidung nicht entgegen. Das Ministerium für Bauen, Wohnen, Stadtentwicklung und Verkehr NRW (MBWSV) hat bei der STUVA ein weitergehendes Gutachten in Auftrag gegeben, welches die im Schlussbericht von Mai 2014 offen gebliebenen Fragen beantworten soll (vgl. Bericht des MBWSV an den Landtag NRW vom 16. Januar 2015, Bl. 119 ff. der Gerichtsakte). Dieses liegt noch nicht vor. 15

Ist mithin das Bestehen des geltend gemachten Anordnungsanspruchs als nicht überwiegend wahrscheinlich zu beurteilen, geht auch eine auf der Grundlage einer allgemeinen Folgenabwägung zu treffende Entscheidung zum Nachteil des Antragstellers aus. Die Folgen, die im Falle des Nichtbestehens des geltend gemachten Anordnungsanspruchs bei einer Stattgabe eintreten könnten, wiegen angesichts des Gewichts möglicherweise eintretender Schäden für hochrangige Schutzgüter (Leib und Leben) des Antragstellers und weiterer 16

Fahrgäste schwerer als diejenigen Folgen, die der Antragsteller im Falle des Bestehens des geltend gemachten Anordnungsanspruchs bei einer Ablehnung seines Antrags hinzunehmen hat. Dies gilt umso mehr, als das Vorbringen des Antragstellers nicht geeignet ist, die Ausführungen des Verwaltungsgerichts in Frage zu stellen, wonach dem Antragsteller in Linienbussen der Antragsgegnerin die Beförderung mit einem Rollstuhl möglich ist. Soweit der Antragsteller hierzu – nach Ablauf der Beschwerdebegründungsfrist – geltend macht, er verfüge über keinen Rollstuhl und könne sich aus finanziellen Gründen auch keinen solchen beschaffen, bleibt es ihm unbenommen, sich gegebenenfalls unter Inanspruchnahme gerichtlichen (Eil-)Rechtsschutzes vor dem Sozialgericht – um einen solchen zu bemühen. Dass der Antragsteller insoweit bereits ernsthafte Anstrengungen unternommen oder sich bereits erfolglos anderweitig um die Sicherstellung seiner Mobilität (z.B. von der Krankenkasse bezahlte Taxischeine für Fahrten zum Arzt) bemüht hat, hat er nicht dargetan.

Das Vorbringen des Antragstellers, ihm dürfe kein schuldhafter Verstoß gegen Sicherheitsbestimmungen vorgehalten werden, ist unerheblich. 17

Die Kostenentscheidung folgt aus § 154 Abs. 2 VwGO. 18

Die Festsetzung des Streitwerts beruht auf §§ 47 Abs. 1 Satz 1, 53 Abs. 2 Nr. 1, 52 Abs. 1 GKG. 19

Dieser Beschluss ist unanfechtbar (§ 152 Abs. 1 VwGO). 20

Justiz NRW
Rechtsprechungsdatenbank ONLINE