
Datum: 23.01.2015
Gericht: Verwaltungsgericht Gelsenkirchen
Spruchkörper: 7. Kammer
Entscheidungsart: Beschluss
Aktenzeichen: 7 L 31/15
ECLI: ECLI:DE:VGGE:2015:0123.7L31.15.00

Schlagworte: Personenbeförderung, E-Scooter, Elektromobil

Tenor:

1. Der Antrag wird auf Kosten des Antragstellers abgelehnt.
 2. Der Streitwert wird auf 2.500,- € festgesetzt.
-

Gründe:

Der sinngemäß gestellte Antrag, 1
2
der Antragsgegnerin im Wege der einstweiligen Anordnung aufzugeben, den Antragsteller auf 3
dessen Verlangen mit seinem Elektromobil auf den von der Antragsgegnerin betriebenen
Bahn- und Buslinien des öffentlichen Personennahverkehrs zu befördern,
ist gemäß § 123 der Verwaltungsgerichtsordnung - VwGO - zulässig, aber unbegründet. 4
5
Nach § 123 Abs. 1 Satz 1 VwGO kann das Verwaltungsgericht eine einstweilige Anordnung
erlassen, wenn die Gefahr besteht, dass durch die Veränderung des bestehenden Zustands
die Verwirklichung eines Rechts des Antragstellers vereitelt oder wesentlich erschwert
werden könnte (Sicherungsanordnung). Eine einstweilige Anordnung kann nach § 123 Abs. 1
Satz 2 VwGO auch zur Regelung eines vorläufigen Zustands in Bezug auf ein streitiges
Rechtsverhältnis getroffen werden, wenn eine Regelung nötig erscheint, um wesentliche
Nachteile abzuwenden, drohende Gewalt zu verhindern oder diese aus sonstigen Gründen
geboten ist (Regelungsanordnung). Eine derartige Anordnung setzt zudem voraus, dass
sowohl das streitige Recht, der sogenannte Anordnungsanspruch, der sich nach den
Vorschriften des materiellen Rechts beurteilt, als auch die dringende Notwendigkeit einer
Sicherung dieses Rechts, der sogenannte Anordnungsgrund, bestehen, wobei die dem

Anordnungsanspruch und -grund zu Grunde liegenden Tatsachen vom Antragsteller glaubhaft zu machen sind (§ 123 Abs. 2 VwGO i.V.m. §§ 920 Abs. 2, 294 Zivilprozessordnung - ZPO).

Offen bleiben kann, ob der Antragsteller für die Gewährung vorläufigen Rechtsschutzes einen Anordnungsgrund in Anspruch nehmen kann. Denn jedenfalls hat er keinen Anordnungsanspruch darauf, mit seinem Elektromobil auf den von der Antragsgegnerin betriebenen Bahn- und Buslinien des öffentlichen Personennahverkehrs befördert zu werden, glaubhaft gemacht. 6

Ein solcher Anspruch ergibt sich nicht aus § 145 Sozialgesetzbuch Neuntes Buch (SGB IX). Denn dieser regelt lediglich die Unentgeltlichkeit der Beförderung schwerbehinderter Menschen, nicht aber die Frage, ob und unter welchen Umständen ein Anspruch auf Beförderung besteht. Diesen setzt § 145 SGB IX vielmehr voraus. 7

Allerdings besteht nach § 22 Personenbeförderungsgesetz - PBefG - 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. Vorliegend weigert die Antragsgegnerin sich nicht, den Antragsteller als Person zu befördern. Vielmehr lehnt sie eine Beförderung des Antragstellers in seinem Elektromobil ab. 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. 8

Einen Anspruch auf Beförderung des von ihm geführten Elektromobils nach den dargelegten Beförderungsbedingungen hat der Antragsteller jedenfalls derzeit nicht glaubhaft gemacht. Es spricht vielmehr im Rahmen des vorliegenden summarischen Verfahrens Vieles dafür, dass unter den derzeitigen Umständen bei einer Beförderung des Antragstellers in seinem Elektromobil die Sicherheit und Ordnung des Betriebes i.S.d. § 11 Abs. 1 Satz 2 BefBedV gefährdet werden kann. Dies ergibt sich aus dem Schlussbericht der Studiengesellschaft für unterirdische Verkehrsanlagen e.V. (STUVA) über die Untersuchung möglicher Gefährdungspotenziale bei der Beförderung von Elektromobilen (E-Scootern) in Linienbussen aus Mai 2014. 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 das Elektromobil wirken, eine Gefahr des Rutschens und/oder Kippens besteht. Die Grenzwerte für das Kippen eines Elektromobils mit einer aufsitzenden Person können bereits bei einer starken Betriebsbremsung auftreten. Aufgrund der eingeschränkten Manövrierfähigkeit von Elektromobilen auf engem Raum sowie dem im Vergleich zu Rollstühlen relativ großen Wendekreis werden Elektromobile in Bussen üblicherweise quer zur Fahrtrichtung im Einstiegsbereich der hinteren oder mittleren Tür abgestellt. Die für einen sicheren Transport von Rollstühlen vorgesehenen Rückhaltesysteme (Prallplatte oder Prallfläche) können daher überwiegend von Fahrgästen mit Elektromobilen nicht erreicht und bestimmungsgemäß benutzt werden. Zudem können sich Behinderungen anderer Fahrgäste, z. B. beim 9

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.

Der Schlussbericht ist nach Auffassung der Kammer schlüssig und nachvollziehbar. 10
Einwendungen gegen ihn hat der Antragsteller nicht erhoben. Auch nach Einschätzung des Herstellers des Elektromobils, das der Antragsteller führt - nach telefonischer Auskunft des Verfahrensbevollmächtigten ein dreirädriger Mini Crosser 125 S, Baujahr 2004 - setzt eine gefahrlose Beförderung des Antragstellers mit seinem Elektromobil in einem Bus die Fixierung durch Gurte voraus, die in den Bussen der Antragsgegnerin offenbar nicht vorhanden sind. Denn in der im Internet verfügbaren Gebrauchsanleitung heißt es:

„Der Mini Crosser kann beim Transport im Auto oder Bus als Sitz genutzt werden, sofern er 11
anhand von zugelassenen Vierpunktgurten sicher im Wagen festgespannt ist und diese an den dazu vorgesehenen Festspannpunkten am Mini Crosser befestigt sind.“

Der Umstand, dass der Antragsteller sich hierüber bislang hinweg gesetzt hat und gleichwohl 12
ein Unfall ausgeblieben ist, kann zu keiner anderen Einschätzung führen. In Kenntnis der nunmehr durch den Schlussbericht offenbar gewordenen Gefahren kann eine Beförderung des Elektromobils weder von der Antragsgegnerin als Unternehmen noch von den einzelnen Busfahrern verlangt werden. Diese würden sich ggfs. dem Vorwurf der Sachbeschädigung und/ oder Körperverletzung bzw. Schadensersatzansprüchen ausgesetzt sehen. Der Haftpflichtverband öffentlicher Verkehrsbetriebe hat bereits mitgeteilt, dass bei der Benutzung der Busse mit Elektromobilen kein Deckungsschutz für eine Beförderung von Fahrgästen oder Gegenständen bestehe, wenn bewusst gegen Sicherheitsvorschriften verstoßen werde oder erkennbar sei, dass eine sichere Beförderung nicht gewährleistet sei.

Das Gericht verkennt nicht, dass der Antragsteller dadurch, dass er nunmehr nicht wie bisher 13
Busse und Bahnen der Antragsgegnerin mit seinem Elektromobil nutzen kann, erheblich in seiner Bewegungsfreiheit eingeschränkt ist. Angesichts der für ihn und andere bestehenden dargelegten Gefahren ist dies von ihm jedoch hinzunehmen, zumal eine Beförderung des Antragstellers in einem Rollstuhl möglich ist. Sollten sich durch die zwischenzeitlich vom Ministerium für Bauen, Wohnen, Stadtentwicklung und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen bei der STUVA in Auftrag gegebene weitere Studie neuere für den Antragsteller positive Erkenntnisse ergeben, wird die Antragsgegnerin dem voraussichtlich Rechnung tragen. Ziel dieser Studie ist es festzustellen, ob unter den derzeitigen Rahmenbedingungen Optionen für eine sichere Mitnahme von Elektromobilen - ggfs. für einen Teil der Fahrzeuge - in Linienbussen bestehen oder welche Schritte evt. erforderlich wären, um eine sichere Mitnahme zu ermöglichen.

Die Kostenentscheidung folgt aus § 154 Abs. 1 VwGO. Die Streitwertfestsetzung beruht auf § 14
53 Abs. 2 Nr. 2 i. V. m. § 52 Abs. 2 des Gerichtskostengesetzes und entspricht der Hälfte des Regelstreitwertes.