



VAG · 90338 Nürnberg

Stadt Nürnberg
Verkehrsplanungsamt
Lorenzer Straße 30
90402 Nürnberg



VAG Verkehrs-Aktiengesellschaft
Südliche Fürther Straße 5
90429 Nürnberg
Postanschrift: VAG · 90338 Nürnberg
Telefon: 0911 283 0
Telefax: 0911 283 4800

Elmar Maier
Betriebsleiter BOKraft
KB
Telefon: 0911/283-4501
Telefax: 0911/283-4612
elmar.maier@vag.de

Nürnberg, 11. Februar 2016

Mitnahme von Elektro-Scootern in VAG-Bussen
hier: Antrag der SPD-Stadtratsfraktion vom 16. Dezember 2015
Antrag der Ökologisch-Demokratischen Partei vom 17. Januar 2016

Sehr geehrte Damen und Herren,

der VGN hat seine Beförderungsbedingungen im § 11 auf Basis der Beschlüsse der VGN-Gesellschafterversammlung und des VGN-Grundvertragsausschusses dahingehend geändert, dass die Beförderung von Elektromobilen in Bussen und Straßenbahnen ausgeschlossen ist. Zu den diesbezüglich vorliegenden Stadtratsanträgen nimmt die VAG hiermit Stellung.

1. Ausgangslage

In den letzten Jahren wurde durch die Industrie eine Vielzahl unterschiedlicher Elektromobile entwickelt, die teilweise als Freizeitmobile und teilweise als Mobilitätshilfe verwendet werden. E-Scooter werden aus Kostengründen immer häufiger von den Krankenkassen verschrieben und dem klassischen Rollstuhl vorgezogen. Auch die private Anschaffung zur Erweiterung des Mobilitätsradius, z. B. durch ältere Menschen, nimmt zu. E-Scooter sind nicht genormt und unterscheiden sich in ihrer Geschwindigkeit, ihrem Gewicht, ihrem Wendekreis, der Anzahl der Räder sowie der Gesamtbreite und -länge.

Die Nutzer benutzen mit ihren E-Scootern auch den ÖPNV, was zu Sicherheitsbedenken führt. In einem Linienbus können, etwa durch Lenkbewegungen oder abrupte Brems- und Beschleunigungsvorgänge des Busses, E-Scooter mit aufsitzender Person kippen oder rutschen. Die Rutschgefahr besteht auch wenn der Nutzer abgesehen ist. Das ist auch in Straßenbahnen nicht auszuschließen. Nässe und Verschmutzungen sowie Gefahrenbremsungen, Gefälle und bauartbedingte Faktoren erhöhen die Gefahrenlage sowohl für die Nutzer als auch für Fahrgäste.

Die eingeschränkte Manövrierfähigkeit der E-Scooter führt dazu, dass die Mehrzweckfläche im Bus oder in der Straßenbahn nur mit Mühe oder gar nicht erreicht werden kann. Um sich, wie mit einem Rollstuhl entgegen der Fahrtrichtung und mit der Rückenlehne an die Prallplatte gelehnt, auf der Mehrzweckfläche abstellen können, muss der Nutzer den E-Scooter u. U. rückwärts einfahren. In der Praxis ist allerdings zu beobachten, dass E-Scooter quer zur Fahrtrichtung stehen und damit bei Bremsmanövern kippen können. Ebenso kommt es vor, dass sie im Tür- und Gangbereich abge-

stellt werden. Das versperrt Fluchtwege, behindert andere Fahrgäste und erschwert die Nutzbarkeit und den Zugang zur Mehrzweckfläche für andere Personen mit Kinderwagen und Rollstuhl.

Da das Personenbeförderungsgesetz (PBefG) und die Betriebsordnungen für den Kraft- und Straßenbahnverkehr (BOKraft und BOStrab) vom Verkehrsunternehmer verlangen, alles zu unterlassen, was Fahrgäste oder Sachen in Gefahr bringen könnte, wurde durch die Verkehrsunternehmen im Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) die gutachterliche Untersuchung der möglichen Gefährdungspotentiale bei der Beförderung in Linienbussen beauftragt.

2. Gutachten der Studiengesellschaft für unterirdische Verkehrsanlagen e.V. (STUVA) und Empfehlungen des VDV

Im Jahr 2014 hat der VDV die STUVA beauftragt, mögliche Gefährdungspotentiale bei der Beförderung in Linienbussen gutachterlich zu untersuchen. Auf Grund der im Gutachten ausgewiesenen Gefährdungspotentiale empfahl der VDV seinen Mitgliedsunternehmen, E-Scooter von der Beförderung in Linienbussen auszuschließen, solange die Voraussetzungen für eine sichere Beförderung nicht gegeben sind.

Diese Empfehlung veranlasste das Ministerium für Bauen, Wohnen, Stadtentwicklung und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen (NRW) ein zweites Gutachten in Auftrag zu geben, in dem untersucht werden sollte, ob und unter welchen Randbedingungen E-Scooter standsicher in Linienbussen transportiert werden können. Im Schlussbericht vom 9. Oktober 2015 hält der Gutachter STUVA eine sichere Mitnahme in Linienbussen dann für gegeben, wenn eine Reihe von Voraussetzungen erfüllt sind. Diese Voraussetzungen liegen in den Themenbereichen der baulichen/konstruktiven Ausgestaltungen des Linienbusses, der Mehrzweckflächen, der konstruktiven Gestaltung des E-Scooters (Länge, Breite, Gewicht, Anzahl der Räder), der Aufstellung im Linienbus, in der Einschränkung auf Nutzer mit einem Schwerbehindertenausweis mit Merkzeichen „G“ oder „aG“ (gehbehindert bzw. außergewöhnlich gehbehindert) und der Schulung zur Handhabung des E-Scooters mit geeigneter Prüfung des Nutzers.

Da laut Gutachter E-Scooter keiner Normierung unterliegen und die Hersteller in ihren Betriebsanleitungen konkrete Hinweise auf die Nutzung geben, ist aus Sicht des Gutachters eine spezielle Zulassung für die Beförderung im Linienbus oder in der Straßenbahn auszustellen. Eine Kennzeichnung des zugelassenen E-Scooters wird für die Prüffähigkeit der Mitnahmeeignung durch das Fahr- und Prüfpersonal empfohlen. Darüber hinaus empfiehlt der Gutachter umfassende Schulungen der E-Scooter-Nutzer, bevor sie eine Erlaubnis für die Beförderung im Linienverkehr erhalten. Beide Sachverhalte (Fahrzeugeignung und nachgewiesene Befähigung) sollen über einen zeitlich befristeten „Scooter-Pass“ nachgewiesen werden und so eine Prüffähigkeit für das Fahrpersonal sicherstellen.

Neben diesen Empfehlungen wurde im zweiten Gutachten eindeutig klargestellt, dass dreirädrige Elektromobile ohne Sicherungsmaßnahmen überhaupt nicht transportiert werden können.

Die Ergebnisse des zweiten Gutachtens wurden Mitte Oktober 2015 an die Teilnehmer/-innen eines „Runden Tisches“ in Nordrhein-Westfalen versandt und am 16. November besprochen. Es nahmen Vertreter/-innen der Sozial- und Selbsthilfe-Verbände, des Spitzenverbandes der gesetzlichen Krankenkassen, von E-Scooter-Herstellern, des Sozial-, Gesundheits- und Verkehrsministeriums des Landes, des VDV, des Gutachters und die Landesbehindertenbeauftragte teil. Im Ergebnis wurde vereinbart, ein weiteres Gutachten in Auftrag zu geben. Derzeit erfolgen dessen inhaltliche Aufgabendefinition und die Vergabe. Mit einem Ergebnis ist nicht vor Mitte 2016 zu rechnen.

Da der VDV mehrere sicherheitsrelevante Fragen auch mit dem zweiten Gutachten noch nicht abschließend geklärt sah und beim „Runden Tisch“ ein E-Scooter-Hersteller auf die in der Betriebsanleitung beschriebene nicht zulässige Mitnahme von E-Scootern in anderen Fahrzeugen hingewiesen hatte, verblieb der VDV bei seiner Empfehlung an seine Mitgliedsunternehmen, bis auf Weiteres auf eine Mitnahme von E-Scootern zu verzichten. In einer Sitzung des Sozial- und Verkehrsausschusses des Landes Nordrhein-Westfalen am 17. November 2015 wurde erklärt, dass angesichts der nicht abschließend geklärten Fragen mit Sicherheitsrelevanz eine Anweisung des Landesverkehrsministeriums zur Beförderung von E-Scootern nicht möglich sei.

3. Rechtliche Aspekte

Haftung

In Kenntnis des durch die Gutachten und die Empfehlungen des VDV offenbar gewordenen Gefährdungspotentials durch den E-Scooter-Transport setzen sich die Verkehrsunternehmen bei Nichtberücksichtigung Schadensersatzansprüchen aus.

E-Scooter sind rechtlich als Sachen bzw. Gepäck zu bewerten. Bei der Beförderung von Sachen, Gepäck bzw. Ladung kann gleichzeitig eine Verantwortlichkeit des Fahrgastes, des Fahrpersonals und des Verkehrsunternehmens bestehen. Mögliche Haftungsgründe:

- Der Fahrgast ist sowohl für die Verbringung in das Fahrzeug als auch für die Art und Weise der Unterbringung/Aufstellung/Verstauung verantwortlich. Hierbei können bei Fehlverhalten ggf. Schadenersatzansprüche aus unerlaubter Handlung (§§ 823 ff. BGB) sowie aus dem Beförderungsvertrag resultieren.
- Das Fahrpersonal kann als Fahrzeugführer verantwortlich sein.
- Das Unternehmen wiederum kann u. U. aus Gefährdungshaftung (§ 7 StVG), Beförderungsvertrag oder unerlaubter Handlung (§§ 823 ff. BGB) haftbar sein.

Die damit im Ergebnis grundsätzlich auch bestehende Verantwortlichkeit des Fahrpersonals für Gepäck/Sachen/Ladung kann der Unternehmer bzw. Betriebsleiter dadurch entschärfen, indem er Vorgaben formuliert, welche Gegenstände im Fahrzeug (nicht) mitgenommen werden dürfen und wie ggf. diese Gegenstände im Fahrzeug zu platzieren sind.

Mitnahme „auf eigenen Gefahr“

Die Freigabe von E-Scootern in Bussen und Straßenbahnen „auf eigene Gefahr“ der jeweiligen Nutzer dieser Beförderungshilfen ist unter Beachtung der Rechtslage nicht möglich. Das Gefährdungspotenzial bei der Beförderung von E-Scootern betrifft nicht nur die jeweiligen Nutzer selbst, sondern insbesondere auch andere Fahrgäste. Die Verantwortung und Haftung der VAG aus eigenen Verkehrssicherungspflichten gegenüber anderen Fahrgästen bleibt von der Nutzung „auf eigene Gefahr“ unberührt. Auch eine eventuelle Haftungsfreistellung der VAG durch den Nutzer würde an der deliktischen bzw. strafrechtlichen Verantwortung der VAG nichts ändern. Die VAG würde ihren Versicherungsschutz gefährden und müsste (ggf. erfolglos) Rückgriff beim Nutzer nehmen, wenn ein anderer Fahrgast gegenüber der VAG Ansprüche geltend gemacht hätte. Im Übrigen könnte die Regelung „auf eigene Gefahr“ rechtsmissbräuchlich (sittenwidrig, Verstoß gegen AGB-Recht) sein, wenn die Nutzer sich dazu genötigt sähen, um weiter im ÖPNV fahren zu können und die VAG insoweit ihre Marktstellung ausnutzen würde.

Gerichtsurteile

Am 11. Dezember 2015 urteilte das OLG Schleswig, das bei einem E-Scooter-Ausschluss vom Transport in Linienbussen differenziert und nicht pauschal vorzugehen ist. Mit diesem Urteil ordnet

das Gericht lediglich an, was zu unterlassen ist. Ein ausdrückliches Gebot, ob und unter welchen Voraussetzungen die Mitnahme zu erlauben ist, hat das Gericht nicht ausgesprochen.

Damit ist die grundsätzliche Frage aufgeworfen, wie die Mitnahme in der Praxis organisiert werden kann, ist doch der ÖPNV aus seiner Struktur heraus ein Massengeschäft, in dem Verkehrsbedürfnisse unter Zurückstellung von Einzelinteressen gebündelt werden. Wie soll das Fahrpersonal im laufenden Betrieb unterscheiden und dann entscheiden, welcher E-Scooter sicher befördert werden kann und ob der Nutzer entsprechend befähigt ist, seinen E-Scooter zu bedienen?

Das Urteil des OLG Schleswig ist unseres Wissens noch nicht rechtskräftig und wirkt zunächst nur zwischen den Parteien dieses Rechtsstreits.

Mit dem nicht mehr anfechtbaren Beschluss des Oberverwaltungsgerichts für das Land Nordrhein-Westfalen vom 15. Juni 2015, welcher das Mitnahmeverbot eines Busunternehmens für E-Scooter bestätigt hat, gibt es auch eine andere Rechtsauslegung. Das Gericht führte aus, dass möglicherweise eintretende Schäden für hochrangige Schutzgüter wie Leib und Leben des E-Scooter-Nutzers und weiterer Fahrgäste schwerer wiegen als etwa Beschwerden des Nutzers aufgrund des Mitnahmeverbots.

4. Vorgehen der VAG

Im Bewusstsein, dass gerade für Menschen mit Behinderungen die öffentlichen Verkehrsmittel Voraussetzung für die selbständige Teilnahme am täglichen Leben sind, berücksichtigt die VAG deren Belange schon seit Jahrzehnten bei betrieblichen Entscheidungen konsequent. Für die VAG ist es selbstverständlich, die Barrierefreiheit so weit als möglich zu realisieren und damit die Nutzung des ÖPNV in Nürnberg für Menschen mit Behinderungen zu ermöglichen (u.a. war sie die Erste, die einen zweiten Rollstuhlplatz im Bus angeboten hat). Dieses Engagement wurde 2003 sogar auf europäischer Ebene mit einem 1. Preis für besonders behindertengerechte Einrichtungen, Verkehrsleistungen und Infrastruktur gewürdigt.

Bei der VAG wurde aufgrund der VDV-Empfehlung im Zusammenhang mit dem ersten Gutachten das Vorgehen intensiv diskutiert und beschlossen, auf eine Änderung der VGN-Beförderungsbedingungen für Linienbusse und - aufgrund der gleichgerichteten Gefährdungspotentiale bei starken Betriebsbremsungen oder Gefahrenbremsungen - auch für die Straßenbahnen hinzuwirken. Ausschlaggebend war das entscheidende Kriterium für die Mitnahme: die Sicherheit. Darum hat die VAG im Jour-fixe „Einbindung der Behindertenverbände“ bereits am 8. Dezember 2014 über die Sicherheitsproblematik bei der Mitnahme der E-Scooter und den geplanten Ausschluss informiert. Die Verbände nahmen den Entschluss zur Kenntnis und konnten die Gründe für die Entscheidung nachvollziehen.

Mit den Beschlüssen zu den Änderungen der Beförderungsbedingungen in der Gesellschafterversammlung des VGN am 24. März 2015 und in der Sitzung des Grundvertragsausschusses des VGN am 28. April 2015 wurden die formellen Grundlagen für den Beförderungsausschluss von E-Scootern zum 1. Mai 2015 gelegt. Mit den Verkehrsunternehmen in Erlangen und Fürth wurde das Vorgehen vor Einbringen in die Verbundgremien abgestimmt. Nachdem bekannt wurde, dass sich das zweite Gutachten verzögert (ursprünglicher Zieltermin I. Quartal 2015), wurde der Beschluss nicht kommuniziert und VAG-seitig beschlossen, die Ergebnisse des zweiten Gutachtens abzuwarten. Erst mit der erneuten Empfehlung des VDV zum Ausschluss der E-Scooter, in Folge zum „Runden Tisch“, wurde die Änderung der VGN-Beförderungsbedingungen vollzogen.

Die VAG hofft, dass das dritte Gutachten verständliche, nachvollziehbare und bundesweit einheitliche Lösungen findet, die den Anforderungen an Betrieb und Sicherheit, aber auch den auf ihren E-Scooter angewiesenen Nutzern gerecht wird.

Selbstverständlich wird seitens der VAG aktiv nach alternativen Beförderungsmöglichkeiten - zumindest als Interimslösung - gesucht, die den Nutzern von E-Scootern bis zu einer abschließenden Klärung der Voraussetzungen die Beförderung ermöglicht. Dies wurde auch dem Behindertenrat der Stadt Nürnberg in einem Gespräch am 15. Januar 2016 bestätigt.

Mit freundlichen Grüßen

VAG
Verkehrs-Aktiengesellschaft

i. V.



Elmar Maier

i. V.



John Borchers

