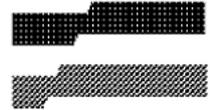


**OLG Schleswig  
Telefax****Absender:**

Behrendt, Maren (OLG)

Gottorfstraße 2

24837 Schleswig

Telefon: 04621/86-1215

FAX:

---

**Empfänger:** 04041167626,04312207999 - 04041167626,04312207999

---

**Betreff:** 1 U 64/15

Az.: 150036 (RAe Gabriel)

Az.: 62/15-LR-W

Sehr geehrte Damen und Herren,

in dem Rechtsstreit Bundesverband Selbsthilfe Körperbehinderter e. V. ./ KVG Kieler  
Verkehrsgesellschaft mbH erhalten Sie anliegend vorab per Fax Urteil sowie Beschluss vom 11.12.2015.  
Das Original folgt per Post.

Mit freundlichen Grüßen

Behrendt, Justizangestellte

Serviceeinheit

des 1. Zivilsenats

des Schleswig-Holsteinischen

Oberlandesgerichts

Abschrift

1 U 64/15

17 O 79/15 LG Kiel

Verkündet am 11.12.2015  
Behrendt, Justizangestellte  
als Urkundsbeamtin der  
Geschäftsstelle



## Schleswig-Holsteinisches Oberlandesgericht

### Urteil

#### Im Namen des Volkes

In dem Verfahren auf Erlass einer einstweiligen Verfügung

**Bundesverband Selbsthilfe Körperbehinderter e. V.**, vertreten durch die vertretungsberechtigten Vorstände Gerwin Matysiak, Verena Gotzes, Anita Reichert und Friedrich Zumbusch, Altkrautheimer Straße 20, 74238 Krautheim

- Verfügungsklägerin und Berufungsklägerin -

Prozessbevollmächtigte:

**IPCL Rieck & Partner Rechtsanwälte**, Ferdinand-Beit-Straße 7b, 20099 Hamburg, Gz.: 62/15-LR-W

gegen

**KVG Kieler Verkehrsgesellschaft mbH**, vertreten durch den Geschäftsführer Andreas Schulz, Werftstraße 233 - 243, 24143 Kiel

- Verfügungsbeklagte und Berufungsbeklagte -

Prozessbevollmächtigte:

**Gabriel**, Lessingplatz 4, 24116 Kiel, Gz.: 150036

hat der 1. Zivilsenat des Schleswig-Holsteinischen Oberlandesgerichts durch den Vorsitzenden Richter am Oberlandesgericht William, den Richter am Oberlandesgericht Janssen und den Richter am Oberlandesgericht Brommann auf Grund der mündlichen Verhandlung vom 20.11.2015 für Recht erkannt:

Auf die Berufung des Klägers wird das am 28.05.2015 verkündete Urteil der 17. Zivilkammer des Landgerichts Kiel (17 O 79/15) teilweise abgeändert und wie folgt neu gefasst:

Die Verfügungsbeklagte hat es zu unterlassen, ohne Differenzierung die Beförderung von E-Scootern in ihren Bussen auszuschließen.

Der Verfügungsbeklagte wird bei Zuwiderhandlung ein Ordnungsgeld bis zu 250.000,00 €, ersatzweise Ordnungshaft, oder Ordnungshaft bis zu sechs Monate, zu vollstrecken an ihrem Geschäftsführer, angedroht.

Der weitergehende Antrag wird zurückgewiesen.

Die weitergehende Berufung wird zurückgewiesen.

Von den Kosten des Rechtsstreits tragen der Kläger 20 % und die Beklagte 80 %.

Das Urteil ist vorläufig vollstreckbar.

## Gründe

### I.

Der Verfügungskläger will im Verfügungsverfahren erreichen, dass die Verfügungsbeklagte ihre frühere Praxis zum Transport von E-Scootern in Bussen beibehält.

Der Verfügungskläger ist ein Verein von Menschen mit körperlichen Behinderungen. Sein Zweck ist es unter anderem, die Teilhabe und Inklusion von Menschen mit Körperbehinderung zu fördern und den Abbau von die Mobilität einschränkenden Barrieren voranzutreiben. Er ist in die Liste qualifizierter Einrichtungen nach § 4 UKlaG eingetragen.

Die Verfügungsbeklagte betreibt den öffentlichen Personennahverkehr in Kiel. Sie hat früher ohne Einschränkungen E-Scooter in ihren Bussen befördert. Im Februar 2015 hat sie angekündigt, keine E-Scooter mehr in Bussen zu befördern. Nutzer von E-Scootern können in der Zeit zwischen 6:00 und 24:00 Uhr einen Einzeltransport mit einer Rufzeit von 30 bis 60 Minuten nutzen oder sich einen Berechtigungsausweis ausstellen lassen, für den sie unter anderem eine Bescheinigung des Herstellers oder Händlers über die Standstabilität vorlegen müssen. Anlass für diese Regelung war eine Empfehlung des Verbands Deutscher Verkehrsunternehmen e. V. (VdV), der auf eine Studie der STUVA aus dem Mai 2014 (Anlage AS 4, Bl. 21 - 34 d. A.) zurückgeht, wonach E-Scooter in bestimmten Fahrsituationen in Bussen kippen oder rutschen können.

E-Scooter werden überwiegend von körperlich eingeschränkten bzw. behinderten Personen genutzt. Die Krankenkassen bewilligen sie eher als teurere Elektrorollstühle.

Mit Schreiben vom 26.02.2015 mahnte der Verfügungskläger die Verfügungsbeklagte ab (Anlage AS 14, Bl. 64 - 70 d. A.). Diese lehnte es mit Schreiben vom 05.03.2015 ab, zu ihrer vorherigen Praxis zurückzukehren (Anlage AS 15, Bl. 71 d. A.).

Der Verfügungskläger hat den Erlass einer einstweiligen Verfügung begehrt, nach der die Verfügungsbeklagte es zu unterlassen habe, Fahrgästen mit E-Scootern in ihren Fahrzeugen die Beförderung zu verweigern. Die Verfügungsbeklagte hat die Zurückweisung des Antrags beantragt.

Die Verfügungsbeklagte hat behauptet, der Versorgungszweck von E-Scootern sei nicht die Teilnahme am öffentlichen Personennahverkehr. Hersteller von E-Scootern schlossen die Nutzung in anderen Fahrzeugen aus.

Einige Bauarten könnten beim Anfahren oder Bremsen kippen. In einem Beschluss des Hanseatischen Oberlandesgerichts vom 01.07.2009 (15 U 13/08) sei ein Unfall mit einem E-Scooter in einem Bus in Hamburg dokumentiert. Es habe bereits mehrere Fälle von Kippen oder Rutschen von E-Scootern gegeben. In dem Gutachten der DEKRA vom 19.05.2015 (Anlage AG 5) sei das Rutschen eines längs entgegen der Fahrtrichtung aufgestellten E-Scooters, vor allem ohne aufstehende Person, dokumentiert. Es gäbe keine zugelassenen Rückhaltesysteme für Busse. Es gäbe auch keine Normung von Scootern, also auch keine einheitlichen Zurrpunkte. Auch in Bussen gäbe es keine Festpunkte.

Das Landgericht, auf dessen Urteil wegen der näheren Einzelheiten gemäß § 540 Abs. 1 Nr. 1 ZPO Bezug genommen wird, hat den Antrag des Verfügungsklägers zurückgewiesen. Es hat im Wesentlichen ausgeführt, der Antrag sei unzulässig, weil dem Verfügungskläger die Prozessführungsbefugnis fehle. Für die erhobene Verbandsklage fehle ihm ein Klagerecht nach § 1 oder § 2 UKlaG. Gegenstand des Begehrens seien nicht AGB. Der Verfügungskläger stütze sich auf § 19 AGG. Dabei handele es sich nicht um ein Verbraucherschutzgesetz. Die Regelung knüpfe nicht an die Risiken des geschäftlichen Verkehrs an, sondern solle die Benachteiligung bestimmter Personengruppen verhindern.

Der Antrag sei auch unbegründet. Er sei bereits zu weit, weil der Verfügungskläger sich nur für Behinderte einsetzen könne, E-Scooter jedoch unstreitig auch von Senioren genutzt würden.

Der Verfügungskläger strebe eine Leistungsverfügung an, so dass an die Glaubhaftmachung des Verfügungsgrundes hohe Ansprüche zu stellen seien. Die frühere Praxis der Verfügungsbeklagten begründe keine Rechte.

Der Verfügungskläger habe einen Verfügungsanspruch nicht glaubhaft gemacht. Die Verfügungsbeklagte habe glaubhaft gemacht, dass der Transport von E-Scootern wegen Sicherheitsbedenken nicht verantwortbar sei. Das gehe bereits aus der Studie der STUVA aus Mai 2014 hervor, die wissenschaftlich nicht angreifbar sei. Das ergebe sich auch aus dem Gutachten der DEKRA vom 19.05.2015. Ein Unfall sei auch in dem Beschluss des Hanseatischen Oberlandesgerichts vom 14.05.2009 dokumentiert. Die von E-Scootern ausgehende Gefahr sei angesichts der Bewegung des Busses im Straßenverkehr und der Enge erheblich, auch drohten erhebliche Verletzungen, so dass das Sicherheitsinteresse Vorrang haben müsse.

Der Verfügungskläger habe keine Not- oder Zwangslage der Betroffenen dargelegt, zumal es Alternativen für die Beförderung gäbe. Ein milderes Mittel sei bei dem derzeitigen Kenntnisstand nicht ersichtlich. Es gäbe eine ganz erhebliche Vielfalt von E-Scootern und Bussen, so dass keine einheitliche Lösung erkennbar sei.

Gegen dieses Urteil richtet sich die frist- und formgerecht eingelegte und begründete Berufung des Verfügungsklägers. Er macht im Wesentlichen geltend, sein Antrag sei nach § 2 UKlaG zulässig, weil § 19 AGG ein Verbraucherschutzgesetz sei. Es diene zumindest auch dem Verbraucherschutz, weil es Behinderte vor Benachteiligungen durch Unternehmen schützen wolle. Es gehe um den gleichen Marktzugang. Jedenfalls aber sei die Klagebefugnis nach § 1 UKlaG gegeben.

Sein Antrag sei auch begründet. Er sei nicht zu weit gefasst. Zu seinen Mitgliedern gehörten auch Angehörige von Behinderten, u. a. Senioren, so dass er auch deren Interessen vertreten könne. Es sei davon auszugehen, dass alle Nutzer körperliche Beeinträchtigungen hätten. Er strebe keine Leistungsverfügung an, sondern wolle die Beibehaltung der bisherigen Praxis erreichen.

Die Verfügungsbeklagte habe die Gefahr durch den Transport von E-Scootern nicht glaubhaft gemacht. Aus den Gutachten, auf die sie sich stütze, ergebe sich nur, dass Unfälle möglich seien. Es gebe Bedenken gegen die Studie der STUVA, weil sie sich unter anderem auf veraltete Quellen stütze. Ferner sei ihm, dem Verfügungskläger, nicht die Möglichkeit gegeben worden, das Gutachten der DEKRA zu hinterfragen. Die Verfügungsbeklagte habe Alternativen zu dem ausnahmslosen Verbot des Transports nicht hinreichend geprüft. Angesichts der Vielzahl von Modellen von E-Scootern fehle dem vorgelegten Gutachten die Aussagekraft.

Der Verfügungskläger bezieht sich weiter auf den Schlussbericht der STUVA vom 09.10.2015 (Anlage AS 24, Bl. 239 - 345 d. A.), nach dem der Transport von E-Scootern in Bussen in bestimmten Fällen unbedenklich sei.

Der Verfügungskläger beantragt,

unter Abänderung des am 28.05.2015 verkündeten Urteils des Landgerichts Kiel, Az.: 17 O 79/15, die Verfügungs- und Berufungsbeklagte zu verurteilen, es bei Vermeidung eines Ordnungsgeldes bis zu 250.000,00 Euro, ersatzweise Ordnungshaft oder Ordnungshaft bis zu 6 Monaten, zu vollstrecken an dem Geschäftsführer, zu unterlassen, Fahrgästen mit E-Scootern, die im Besitz einer gültigen Fahrkarte oder einer Beförderungsberechtigung (Schwerbehindertenausweis und Wertmarke) sind, in ihren Fahrzeugen die Beförderung zu verweigern, wenn die vorhandenen Rollstuhlplätze im jeweiligen Fahrzeug nicht belegt sind.

Die Verfügungsbeklagte beantragt,

die Berufung zurückzuweisen.

Die Verfügungsbeklagte verteidigt das angefochtene Urteil unter Wiederholung und Vertiefung ihres erstinstanzlichen Vortrags. Er behauptet, ein „Runder Tisch“ in Nordrhein-Westfalen habe am 16.11.2015 unter Einschluss des Klägers die Einholung eines weiteren Gutachtens zum Transport von E-Scootern in Bussen vereinbart, da die 2. Studie der STUVA nicht ausreiche. Bei der Gelegenheit habe ein beteiligter Hersteller von E-Scootern bekundet, gegenwärtig sei eine Freigabe der Mitnahme in Bussen nicht möglich. Ein Fahrversuch am 19.11.2015 habe gezeigt, dass auch ein längs zur Fahrtrichtung rückwärts auf einem Rollstuhlplatz abgestellter E-Scooter, dessen Abmessungen den Empfehlungen der STUVA in dem Schlussbericht vom 09.10.2015 entspreche, trotz einer seitlich zum Gang hin angeordneten Haltestange rutschen und kippen könne.

Wegen der weiteren Einzelheiten des Vortrags der Parteien wird auf die zwischen ihnen gewechselten Schriftsätze nebst Anlagen Bezug genommen.

Der Senat hat im Termin vom 20.11.2015 Videoaufnahmen des Fahrversuches am 19.11.2015 in Augenschein genommen.

## II.

Die zulässige Berufung hat teilweisen Erfolg.

1. Der Antrag des Verfügungsklägers ist zulässig. Er ist klagebefugt.

a) Es kann offen bleiben, ob sich die Klagebefugnis bereits aus §§ 2, 3 Abs. 1 Nr. 1 UKlaG ergibt. 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 (a. a. O.). Regelmäßig geht es darum den Verbraucher im wirtschaftlichen Verkehr zu schützen oder bestimmten Gefahren vorzubeugen (MK-ZPO/Micklitz, a. a. O., Rn. 39, 48).

Der Verfügungskläger bezieht sich zur Begründung seines Antrags auf § 19 AGG. Danach 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 sicherlich dem Schutz des Persönlichkeitsrechts gilt. Die Diskriminierung bestimmter Bevölkerungsgruppen soll verhindert werden. Andererseits kann vertreten werden, 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. Man kann vertreten, dass es hier auch um den Schutz des wirtschaftlich schwächeren Behinderten als Verbraucher gegenüber dem wirtschaftlich stärkeren Anbieter von Massendienstleistungen geht, 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 - 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. Der Senat muss diese Frage nicht entscheiden.

b) Jedenfalls folgt die Klagebefugnis des Verfügungsklägers aus §§ 1, 3 Abs. 1 Nr. 1 UKlaG. Denn er wendet sich gegen allgemeine Geschäftsbedingungen der Verfügungsbeklagten, was ihm als qualifizierte Einrichtung offen steht.

Allgemeine Geschäftsbedingen 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 sogar, wenn sie nur in seinem Kopf gespeichert ist (BGH NJW-RR 2014, 1133, 1134).

Danach stellt es eine allgemeine Geschäftsbedingung dar, wenn die Verfügungsbeklagte zumindest in der Pressemitteilung aus Februar 2015 (Anlage AS 3, Bl. 20 d. A.) für die Zukunft und damit eine unübersehbare Vielzahl von Fällen den Transport von E-Scootern in ihren Bussen ausschließt. Mit einer solchen Regelung wird unmittelbar einseitig Einfluss auf den Inhalt der mit ihr zu schließenden Transportverträge genommen. Denn es wird damit geregelt, welche Hilfsmittel Nutzer von Bussen mitnehmen oder nicht mitnehmen dürfen.

Da der Verfügungskläger in die Liste qualifizierter Vereinigungen eingetragen ist, kann er eine Verbandsklage erheben.

2.) Der Antrag des Verfügungsklägers ist teilweise begründet. Er kann die Unterlassung der Verwendung einer Beförderungsbedingung verlangen, nach der der Transport von E-Scootern in Bussen ausgeschlossen wird - genauer hat die Verfügungsbeklagte die Bedingung nicht gefasst -, allerdings nur, soweit das undifferenziert erfolgt. Die Verfügungsbeklagte hat nicht glaubhaft gemacht, dass der Gefahr durch den Transport von E-Scootern nur durch ein undifferenziertes Verbot begegnet werden kann.

a) Der Antrag des Verfügungsklägers ist auch in der in der mündlichen Verhandlung gestellten Fassung zu weit. Der Tenor der einstweiligen Verfügung war daher einzuschränken.

Allerdings werden Nichtbehinderte, die von dem Schutzbereich des § 19 AGG nicht erfasst würden, von der Unterlassung nicht profitieren. Der Begriff der Behinderung ist autonom auszulegen. Erfasst werden u. a. körperliche Einschränkungen, die die Teilhabe am Zivilrechtsverkehr beschränken, soweit sie nicht für das Lebensalter typisch sind (Palandt/Ellenberger, BGB, 74. Aufl., § 1 AGG, Rn. 6). Damit kommt es auf einen anerkannten Grad einer Behinderung nicht an. Ent-

scheidend ist vielmehr die eingeschränkte Gehfähigkeit, die zur Nutzung eines E-Scooters zwingt. Das gilt auch für Senioren, weil eine eingeschränkte Gehfähigkeit für sie nicht typisch ist.

Indes ist der Antrag insofern zu weit, als er den Transport von E-Scootern in jedem Fall zum Gegenstand hat, und zwar in allen Fahrzeugen der Verfügungsbeklagten, obwohl sie einen Ausschluss nur für Busse erklärt hat. Es sind Situationen vorstellbar, in denen der Transport eines E-Scooters objektiv nicht möglich ist, etwa weil die Abmessungen des E-Scooters oder die Bauart des Busses ein Hineinfahren in den Bus nicht zulassen. Auch ist es denkbar, dass Anbauteile des E-Scooters oder die körperliche Konstitution des Nutzers ein sicheres Einfahren in den Bus oder einen sicheren Transport ausschließen. Aus diesem Grund muss es der Verfügungsbeklagten auch letztlich offen stehen, durch die von ihr eingesetzten Fahrer Anweisungen geben zu lassen, die dem sicheren Transport dienen.

b) Der Verfügungskläger hat einen Verfügungsanspruch glaubhaft gemacht. Dieser ergibt sich aus § 1 UKlaG i. V. m. § 19 AGG. Entgegen dem Wortlaut des § 1 UKlaG sind Prüfungsmaßstab einer unzulässigen Verwendung von AGB-Klauseln nicht nur die Bestimmungen der §§ 307 - 309 BGB. Die Vorschrift ist ihrem Sinn nach vielmehr erweiternd dahin auszulegen, dass die Klage auch auf einen Verstoß gegen zwingendes Recht gestützt werden kann (BGH NJW 1983, 1320, 1322 zu § 13 ABGB; OLG München, Urteil vom 28.09.2006, 29 U 2769/06, Rn. 33 bei juris; MK-ZPO/Micklitz, 4. Aufl., § 1 UKlaG, Rn. 14; Palandt/Bassenge, BGB, 74. Aufl., § 1 UKlaG, Rn. 6).

aa) Das undifferenzierte Verbot des Transports von E-Scootern durch die Verfügungsbeklagte verstößt gegen § 19 AGG. Es ist unstrittig, dass E-Scooter zu einem großen Teil durch Körperbehinderte genutzt werden. Diese sind zur Fortbewegung auf den E-Scooter angewiesen. Wird dessen Transport in Bussen 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.

bb) Es gibt kein gesetzliches Verbot des Transports von E-Scootern in Bussen. Soweit sich die Verfügungsbeklagte auf die Konformitätserklärung zur Erlangung der CE-Kennzeichnung beruft, erklärt der Hersteller dabei nur, dass das Produkt den gesetzlichen Anforderungen entspricht, wie sie sich beispielsweise aus dem Medizinproduktegesetz 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. Es ist streitig und von der Verfügungsbeklagten nicht glaubhaft gemacht, dass der Versorgungszweck von E-Scootern in der Nutzung im Nahbereich der Wohnung liegt. Das würde auch die Mobilität der Nutzer zu sehr einschränken. Typischerweise werden größere Strecken bei Nutzung des ÖPNV so zurückgelegt, dass eine wohnungsnah Haltestelle aufgesucht und dort z. B. ein Bus 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.

Es ist streitig und von der Verfügungsbeklagten nicht glaubhaft gemacht worden, dass die Hersteller von E-Scootern den Transport in anderen Verkehrsmitteln ausschließen. Die Aussage eines Herstellers beim „Runden Tisch“ am 16.11.2015 oder die Vorlage einer Bedienungsanleitung (Anlage AG 7, AB), reicht zur Glaubhaftmachung nicht aus. Aus der vorgelegten Bedienungsanleitung ergibt sich auch 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 (Anlage AS 24, Bl. 302 ff. d. A.). Dieses Problem stellt sich bei der Nutzung in einem Bus im Linienbetrieb nicht, da dort keine Anschnallpflicht gilt.

cc) Die Ungleichbehandlung kann nach § 20 Abs. 1 Nr. 1 AGG dann gerechtfertigt sein, wenn sie zur Vermeidung von Gefahren oder Verhütung von Schäden dient. Die Darlegungs- und Beweislast für eine Ausnahme trifft den Anbieter der Leistung. 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. Die Verfügungsbeklagte hat jedoch nicht glaubhaft gemacht, dass Gefahren beim Transport von E-Scootern, die durchaus in bestimmten Situationen bestehen können, nur durch ein undifferenziertes Verbot begegnet werden kann.

Es gibt über 400 Modelle von E-Scootern auf dem Markt. Dabei handele es sich um Modelle mit drei oder vier Rädern mit einer Vielzahl verschiedener Abmessungen und Gewichten. Es ist nicht überwiegend wahrscheinlich gemacht worden, dass bei jedem Modell der Transport in einem Bus eine Gefahr darstellt, der nicht begegnet werden kann.

Das folgt nicht aus der Studie der STUVA aus Mai 2014 (Anlage AS 4, Bl. 21 - 34 d. A.). In dieser Studie sind allein Berechnungen zum Kipp- und Rutschverhalten von E-Scootern angestellt wor-

den. 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, Bl. 24 ff. d. A.). Damit ist nichts darüber ausgesagt, ob E-Scooter nicht auch so im Bus aufgestellt werden können, dass der Kipp- und Rutschgefahr begegnet wird. Auch scheint 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.

Dasselbe gilt für das Gutachten der DEKRA vom 19.05.2015 (Anlage AG 5, AB). Hier ist nur ein Modell untersucht worden. Dieses ist längs entgegen der Fahrtrichtung aufgestellt worden. Bei den Fahrversuchen rutschte der E-Scooter weg. Ferner wurde bemängelt, dass sein Gesamtgewicht die Tragkapazität der Rampe überschreite. Auch das sagt nichts darüber aus, wie sich andere Modelle mit anderen Abmessungen und anderen Gewichten bei der Fahrt verhalten würden.

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. Glaubhaft ist nur der in dem Beschluss des Hanseatischen Oberlandesgerichts vom 15.09.2009 angeführte 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. Die Schriftstücke, auf die sich die Verfügungsbeklagte bezieht, nennen für solche Ereignisse keine Quellen (Anlagen AG 3, AG 4, AB). Es kann daher nichts dazu gesagt werden, welche Modelle in solche Unfälle verwickelt gewesen sein mögen und wie gegebenenfalls andere Modelle sich beim Transport verhalten würden.

Soweit die Verfügungsbeklagte behauptet, es sei vermehrt zu Unfällen gekommen bei Versuchen, mit einem E-Scooter rückwärts in einen Bus einzufahren, muss dem nicht nachgegangen werden. 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.

Die abschließende Studie der STUVA vom 09.10.2015 (Anlage AS 24, Bl. 239 - 246 d. A.) 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 Merzweckbereichen 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 (S. 8 - 15, 69 - 73, Bl. 245 - 252, 306 - 310 d. A.). 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.

Die Verfügungsbeklagte hat nicht glaubhaft gemacht, dass die Ergebnisse dieser Studie infrage zu stellen sind. Das ergibt sich nicht aus dem Fahrversuch vom 19.11.2015, in dem es trotz eines Haltesystems zum Kippen des E-Scooters gekommen ist, wobei als wahr unterstellt werden kann, dass der E-Scooter den Parametern, wie sie im Abschlussbericht der STUVA beschrieben sind, entsprach und der Bus so fuhr, wie er im Straßenverkehr fahren würde. Auf den Videoaufnahmen, die der Senat in Augenschein genommen hat, ist zu erkennen, dass die Testperson, die auf dem E-Scooter aufsaß, das Kippen hätte verhindern können, wenn er sich festgehalten hätte. Er 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.

Ob der „Runde Tisch“ in Nordrhein-Westfalen es unter Beteiligung des Verfügungsklägers am 16.11.2015 für notwendig angesehen hat, nach dem Abschlussbericht der STUVA eine weitere Studie einzuholen, ist ohne Bedeutung. Nicht der Verfügungskläger muss nämlich die Ungefährlichkeit des Transports von E-Scootern nachweisen, sondern die Verfügungsbeklagte muss eine Gefährdung durch den Transport nachweisen.

Die Vielzahl von Modellen auf dem Markt und die Vielzahl von Busmodellen wirken sich nicht zu Gunsten der Verfügungsbeklagten aus. Sie muss vielmehr für jede Gruppe von Modellen mit vergleichbaren Eigenschaften glaubhaft machen, dass ein gefahrloser Transport nicht möglich ist. Dabei lassen sich Vorsichtsmaßnahmen, wie bereits dargelegt, ohne weiteres vorstellen. Es erscheint derzeit auch nicht ausgeschlossen, dass in den Bussen Haltesysteme installiert werden können, etwa Gurte oder Haltestangen. Dass dies nicht möglich sein soll, hat die Verfügungsbeklagte bisher nicht glaubhaft gemacht. Sie bezieht sich allein auf ein Schreiben von MAN, nachdem dieser Anbieter solche Haltesysteme nicht anbietet (Anlage BB 2, Bl. 229 d. A.). Wie es für andere Anbieter von Bussen bestellt ist, bleibt offen.

Nichts anderes ergibt sich, weil dem Anbieter von Leistungen im Massengeschäft bei der Beurteilung der Gefährlichkeit ein gewisser Prognosespielraum einzuräumen ist und er die Möglichkeit einer gewissen Standardisierung hat (Palandt/Grüneberg, BGB, 74. Aufl., § 20 AGG, Rn. 3). Ihr Beurteilungsermessen ist überschritten, wenn sie ohne sachlichen Grund pauschal den Transport von E-Scootern ausschließt. Vielmehr wird 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.

c) 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.

Formal macht der Verfügungskläger einen Unterlassungsanspruch geltend, nämlich einen Anspruch auf Unterlassung einer Diskriminierung. Er strebt nicht den Transport sämtlicher Nutzer von E-Scootern in Bussen der Verfügungsbeklagten an, sondern möchte erreichen, dass sie von dem Verbot des Transports abrückt.

Die Verfügung wirkt sich indes so aus, dass die Verfügungsbeklagte im Einzelfall verpflichtet sein kann, einen E-Scooter zu transportieren. Sie hat daher Anklänge an eine Leistungsverfügung. An sich sind bei einer Unterlassungsverfügung nicht ähnlich hohe Anforderungen an den Verfügungsgrund zu stellen wie bei einer Leistungsverfügung, weil sie zwar zu einer Erfüllung des Unterlassungsanspruchs führt, jedoch i. d. R. negatorischen Charakter hat (Zöller/Vollkommer, ZPO, 30.

Aufl., § 940, Rn. 1). Anders dürfte es sein, wenn die Unterlassung im Ergebnis zu einer (Transport-)Leistung führt. Eine Leistungsverfügung ist zulässig, wenn der Gläubiger auf die sofortige Erfüllung seines Anspruchs dringend angewiesen ist. Das kann etwa wegen einer Not-/Zwangslage oder Existenzgefährdung der Fall sein (a. a. O., Rn. 6), was aber andere Gründe von ähnlichen Gewicht nicht ausschließt.

Diese hohen Anforderungen sind hier erfüllt. Das Verbot des Transports von E-Scootern stellt einen ganz erheblichen Eingriff in die Lebensgestaltung von Körperbehinderten dar. Ihnen wird die gleiche Teilhabe an der Mobilität verweigert, wie sie Nichtbehinderten zugänglich ist. Sie haben nicht mehr die Möglichkeit, sich im Busnetz der Verfügungsbeklagten frei zu bewegen, um ihren Angelegenheiten nachzugehen. Damit haben sie weniger Möglichkeiten, ihre Wohnung zu verlassen, um am sozialen Leben teilzunehmen und ihren Alltag im Rahmen ihrer Möglichkeiten frei zu gestalten.

Die von der Verfügungsbeklagten vorgesehenen Ersatzmöglichkeiten können diesen Nachteil nicht ausgleichen. Das gilt zunächst für die Möglichkeit des Einzeltransports. Dieser ist zum einen zeitlich begrenzt, zum anderen mit einer Wartezeit von 30 - 60 Minuten verbunden, falls der Transport überhaupt gerade verfügbar ist. 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. Jeder Transport muss im Vorhinein geplant werden. Damit scheiden spontane Treffen mit anderen Personen aus. Ebenso ist es nicht möglich, Aufenthalte spontan auszudehnen, wenn ein bestimmter Zeitpunkt für den Rücktransport nach Hause vereinbart ist.

Aber auch der Erwerb eines Berechtigungsscheins zum Transport von E-Scootern stellt keine Alternative dar. Er erfordert eine Bescheinigung des Herstellers, dass ein sicherer Transport möglich ist. Eine solche Bescheinigung wird in der Praxis nicht zu erreichen sein, weil die Hersteller das Haftungsrisiko scheuen werden. Das Ansinnen der Verfügungsbeklagten widerspricht auch ihrem Vortrag, wonach die Hersteller den Transport der E-Scooter in anderen Fahrzeugen ausschließen. Wenn das so ist, ist mit der Ausstellung der angeforderten Bescheinigungen nicht zu rechnen. Schließlich haben die Nutzer von E-Scootern auch keine rechtliche Handhabe, die Erlangung einer solchen Bescheinigung durchzusetzen. Es handelt sich damit um eine rein theoretische Möglichkeit, den Transport eines E-Scooters in Bussen der Verfügungsbeklagten zu erreichen.

3.) Die Androhung von Zwangsmitteln beruht auf § 890 Abs. 1 u. 2 ZPO.

Die Kostenentscheidung folgt aus § 92 Abs. 1 ZPO, die Entscheidung über die vorläufige Vollstreckbarkeit aus §§ 708 Nr. 10, 713 ZPO.

William

Janssen

Brommann

Abschrift

1 U 64/15  
17 O 79/15 LG Kiel



## Schleswig-Holsteinisches Oberlandesgericht

### Beschluss

In dem Rechtsstreit

**Bundesverband Selbsthilfe Körperbehinderter e. V.**, vertreten durch die vertretungsberechtigten Vorstände Gerwin Matsiyak, Verena Gotzes, Anita Reichert und Friedrich Zumbusch, Altkrautheimer Straße 20, 74238 Krautheim

- Verfügungsklägerin und Berufungsklägerin -

Prozessbevollmächtigte:

**IPCL Rieck & Partner Rechtsanwälte**, Ferdinand-Beit-Straße 7b, 20099 Hamburg, Gz.: 62/15-LR-W

gegen

**KVG Kieler Verkehrsgesellschaft mbH**, vertreten durch d. Geschäftsführer Andreas Schulz, Werftstraße 233 - 243, 24143 Kiel

- Verfügungsbeklagte und Berufungsbeklagte -

Prozessbevollmächtigte:

**Gabriel Rechtsanwälte**, Lessingplatz 4, 24116 Kiel, Gz.: 150036

wegen Beförderung

hat der 1. Zivilsenat des Schleswig-Holsteinischen Oberlandesgerichts durch den Vorsitzenden Richter am Oberlandesgericht William, den Richter am Oberlandesgericht Janssen und den Richter am Oberlandesgericht Brommann am 11.12.2015 beschlossen:

Der Streitwert wird für das Berufungsverfahren auf 25.000,00 € festgesetzt.

William

Janssen

Brommann