

# Rechtliche Herausforderungen nachhaltiger Logistikkonzepte

---

## Am Beispiel der „LastMileTram“<sup>\*</sup>

Verfasser/innen:

Wiss. Mit. Deike A. Tamm | Prof. Dr. Domenik H. Wendt, LL.M.

Frankfurt University of Applied Sciences

Nibelungenplatz 1, 60318 Frankfurt am Main

Frankfurt am Main, Dezember 2021

---

<sup>\*</sup> „LastMileTram“ ist ein Forschungsprojekt des Research Lab for Urban Transport (ReLUT) an der Frankfurt University of Applied Sciences. Das Projekt wurde vom Hessische Ministerium für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Wohnen im Rahmen ihrer Förderung für das Forschungsprojekt „LastMileTram“ gefördert. Der Beitrag gibt die persönliche Meinung der Autoren wieder.

## Inhalt

1	Einführung .....	1
2	Teil 1: Methodik .....	2
2.1	Matrix der Rechtsgrundlagen .....	2
2.1.1	Inhalt der Matrix.....	2
2.1.2	Ergebnis der Matrix: Rechtsrahmen.....	2
2.2	Identifikation der Rechtsproblematiken und Haftungsverhältnisse .....	3
3	Teil 2: Sachverhalt - „LastMileTram“ vs. „klassische Transportketten“ .....	4
3.1	Konzept der „LastMileTram“ .....	4
3.1.1	Lieferabschnitt 1: Straßenbahntransport.....	5
3.1.2	Lieferabschnitt 2: Lagerung an den Straßenbahnhaltestellen .....	5
3.1.3	Lieferabschnitt 3: Lastenradtransport.....	6
3.2	Parallelen zu „klassischen Transportketten“ .....	6
3.2.1	„Belly Freight“ im Luftverkehr .....	6
3.2.2	Gemischter Transport in Zügen.....	7
4	Teil 3: Europarechtliche Aspekte.....	8
4.1	Öffentlicher Dienstleistungsauftrag durch Direktvergabe .....	8
4.2	Inhalt des öDA: Nur Personenbeförderung .....	8
4.3	Gütertransport als Nebenleistung .....	8
4.3.1	Trennungsrechnung .....	9
4.3.2	Erweiterung des Unternehmenszwecks.....	10
4.4	Europarechtliche Anpassung .....	10
5	Teil 4: Nationale öffentlich-rechtliche Aspekte.....	11
5.1	Lieferabschnitt 1 .....	11
5.1.1	„LastMileTram“ keine Straßenbahn i.S.d. Gesetzes.....	11
5.1.2	Genehmigungsfähigkeit.....	13
5.1.3	Passgenaue Sicherheitsvorschriften.....	16
5.1.4	Einhaltung der Betriebs- und Beförderungspflicht des ÖPNV .....	17
5.1.5	Lärmemissionen .....	17
5.2	Lieferabschnitt 2 .....	22
5.2.1	Kartellrechtliche Erwägungen zu Mikrodepots .....	22
5.2.2	Bauliche Anpassungen von Bahnsteigen und Haltestellen .....	23
5.3	Lieferabschnitt 3 .....	25
5.3.1	Verkehrsrechtliche Einordnung von Lastenrädern .....	25
5.3.2	Lastenräder in Fußgängerzonen.....	26
6	Teil 5: Zivilrechtliche Haftungsverhältnisse.....	27
6.1	Schadenskategorien.....	27
6.1.1	Personenschäden .....	27
6.1.2	Eigentumsverletzungen.....	29

6.1.3	Umweltschäden.....	30
6.1.4	Schäden durch Fahrplan-Verzögerung.....	32
6.2	Grundzüge der Haftung.....	32
6.2.1	Vertragliche Haftung.....	32
6.2.2	Quasivertragliche Haftung.....	36
6.2.3	Außervertragliche Haftung.....	36
6.2.4	Gesetzliche Haftungsbegrenzungen.....	37
6.3	Minimierung der Haftungsrisiken.....	38
6.3.1	Betriebliche Ausgestaltung der „LastMileTram“.....	38
6.3.2	Vertragliche Haftungsausschlüsse/-begrenzungen.....	39
6.3.3	Compliance Management System.....	41
6.3.4	Versicherungslösungen.....	42
7	Teil 6: Rechtsvergleichung.....	43
7.1	Schweiz.....	43
7.1.1	Rechtliche Einordnung von Straßenbahnen.....	43
7.1.2	Konkurrenz zwischen Güter- und Personenverkehr.....	43
7.1.3	Haftung.....	44
7.1.4	Wagenverwendungsvertrag und Beförderungsvertrag.....	44
7.1.5	Vergleich zum deutschen Recht.....	44
7.2	Kanada.....	44
7.2.1	„Mixed Trains“ in kanadischer Rechtsordnung.....	44
7.2.2	Canada Transportation Act: Versicherungspflicht.....	45
7.2.3	Vergleich zum deutschen Recht.....	45
8	Fazit.....	46
8.1	Handlungsempfehlungen für Akteure der „LastMileTram“.....	47
8.1.1	Betrieb der „LastMileTram“.....	47
8.1.2	Fahrzeugtechnische Konzipierung der „LastMileTram“.....	47
8.1.3	Anpassung des „LastMileTram“-Konzepts.....	47
8.1.4	Betrieb der Mikrodepots.....	47
8.1.5	Installation der Befestigungssysteme an Haltestellen.....	47
8.1.6	Betrieb der Lastenradbelieferung.....	47
8.1.7	Minimierung des Haftungsrisikos.....	48
8.2	Gesetzliche Reformempfehlungen.....	49
9	Literaturverzeichnis.....	55
10	Anlagen: Bedingungswerke.....	58
10.1.1	Anlage 1.....	58
10.1.2	Anlage 2.....	59
10.1.3	Anlage 3.....	60
10.1.4	Anlage 4.....	61



## Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Modell des „LastMileTram“-Konzepts

Abbildung 2: Schematische Darstellung zwei möglicher Befestigungslösungen der Transportboxen

## Abkürzungsverzeichnis

ADSp - Allgemeine Deutsche Spediteurbedingungen

AEUV - Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union

ABEG - Allgemeines Eisenbahngesetz

AGB - Allgemeine Geschäftsbedingungen

ALB - Allgemeine Leistungsbedingungen

AMÖ - Bundesverband Möbelspedition und Logistik

Art. - Artikel

Artt. – Artikel (Mehrzahl)

BauGB - Baugesetzbuch

BauNVO - Baunutzungsverordnung

BdKEP - Bundesverband der Kurier-Express-Post-Dienste e.V.

BefBedV - Verordnung über die Allgemeinen Beförderungsbedingungen für den Straßenbahn- und Obusverkehr sowie den Linienverkehr mit Kraftfahrzeugen

BGB – Bürgerliches Gesetzbuch

BGL - Bundesverband Güterkraftverkehr Logistik und Entsorgung

BIEK - Bundesverbandes Paket und Expresslogistik e. V.

BImSchG - Bundes-Immissionsschutzgesetz

BImSchV - Verkehrslärmschutzverordnung

BMVI - Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur

BOStrab - Verordnung über den Bau und Betrieb der Straßenbahnen

CMS - Compliance Management System

DSLVL - Bundesverband Spedition und Logistik

EBG - Schweizer Eisenbahngesetz

EBO - Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung

EBV - Schweizer Verordnung über Bau und Betrieb der Eisenbahnen

ESBO - Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung für Schmalspurbahnen

FeV - Fahrerlaubnis-Verordnung

FKrFBAusbV - Verordnung über die Berufsausbildung zur Fachkraft im Fahrbetrieb

FZV - Fahrzeug-Zulassungsverordnung

GmP - Güterzüge mit Personenbeförderung

GüKG - Güterkraftverkehrsgesetz

GüTG - Schweizer Bundesgesetz über den Gütertransport durch Bahn- und Schifffahrtsunternehmen

GWB - Gesetz gegen Wettbewerbsbeschränkungen

HaftPflG - Haftpflichtgesetz

HDN - Haftpflichtgemeinschaft Deutscher Nahverkehrs- und Versorgungsunternehmen

HBO - Hessische Bauordnung

HGB - Handelsgesetzbuch

HStrG - Hessische Straßengesetz

KEP - Kurier-, Express- und Paket

LKW - Lastkraftwagen

ÖPNV - öffentlicher Personennahverkehr

ÖPNVG - Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr in Hessen

öDA - öffentlicher Dienstleistungsauftrag

PBefG - Personenbeförderungsgesetz

RMV - Rhein-Main-Verkehrsverbund

SchlärmschG - Schienenlärmschutzgesetz

STEBV - Schweizer Verordnung über die sicherheitsrelevanten Tätigkeiten im Eisenbahnbereich

StVG - Straßenverkehrsgesetz  
StVO - Straßenverkehrs-Ordnung  
StVZO - Straßenverkehrs-Zulassung-Ordnung  
TA Lärm - Technischen Anleitung zum Schutz gegen Lärm  
USchadG - Umweltschadensgesetz  
VDV - Verband Deutscher Verkehrsunternehmen  
VGF - Stadtwerke Verkehrsgesellschaft Frankfurt am Main mbH  
VPB - Schweizer Verordnung über die Personenbeförderung

## 1 Einführung

Im Vergleich zum Jahre 2000 hat sich das Sendungsvolumen im deutschen Kurier-, Express- und Paket (KEP)-Markt bereits bis 2018 mehr als verdoppelt.<sup>1</sup> Bis zu 4,4 Mrd. Sendungen werden 2022 erwartet.<sup>2</sup> Der damit einhergehende Anstieg des Güterverkehrs ist ein Grund für die überlasteten Straßen in deutschen Großstädten. Der Anteil des Schienengüterverkehrs an der Gesamtgüterverkehrsleistung stagniert hingegen seit den 1990er Jahren.<sup>3</sup> 2019 lag er bei 19,0 %, während der Anteil der Lastkraftwagen (LKW) am Güterverkehr 71,2 % einnahm.<sup>4</sup>

Um die energie- und klimapolitischen Zielvorgaben der Bundes trotz des anwachsenden Güterverkehrs erreichen zu können, soll der Schienengüterverkehr weiter gestärkt werden.<sup>5</sup> Welches Potenzial hierbei der Einsatz der Straßenbahn zur Paketzustellung im urbanen Raum auf der letzten Meile hat, wurde im Forschungsprojekt „LastMileTram“ untersucht. Es wurde festgestellt, dass durch die Nutzung der „LastMileTram“ täglich 57 % CO<sub>2</sub>-Emissionen eingespart werden könnten.<sup>6</sup> Die Emissionswerte in Städten könnten so nachhaltig gesenkt werden.

Das Ziel dieser rechtlichen Analyse ist die Beantwortung der Frage, ob ein nachhaltiges Logistikkonzept wie die „LastMileTram“ aus juristischer Perspektive umsetzbar wäre.<sup>7</sup> Zudem wird herausgearbeitet, durch welche Gesetzesanpassungen die Umsetzung erleichtert werden könnte.

Die rechtliche Analyse besteht aus sechs Teilen. Nach der Vorstellung der Methodik, wird der Sachverhalt – das Konzept „LastMileTram“ – näher erläutert. Es folgen Abschnitte zu den europarechtlichen und öffentlich-rechtlichen Aspekten. Anschließend werden die zivilrechtlichen Haftungsverhältnisse beleuchtet. Durch eine Rechtsvergleichung sollen Impulse aus anderen Rechtsordnungen einfließen. Die Analyse endet mit einem Fazit und Empfehlungen: gesetzlichen Reformempfehlungen sowie Handlungsempfehlungen für die Akteure der „LastMileTram“.

Da die die gesetzlichen Begriffe verwendet werden, wird nachfolgend auf eine gendergerechte Schreibweise verzichtet.

---

<sup>1</sup> KEP-Studie 2020 – Analyse des Marktes in Deutschland, Eine Untersuchung im Auftrag des Bundesverbandes Paket und Expresslogistik e. V. (BIEK), S. 11 - <https://www.biek.de/files/biek/downloads/papiere/BIEK KEP-Studie 2020.pdf> (zuletzt abgerufen am 30.11.21).

<sup>2</sup> BIEK: „Mikro-Depots – Ein Plus für die Städte“, Juni 2019 - <https://www.biek.de/publikationen/faktenpapiere.html> (zuletzt abgerufen am 30.11.21).

<sup>3</sup> Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI): „Verlagerungspotenziale auf den Schienengüterverkehr in Deutschland“ - <https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Artikel/G/MKS/verkehrsverlagerungspotential-schienengueterverkehr.html> (zuletzt abgerufen am 30.11.21)

<sup>4</sup> Auf Grundlage der Verkehrsleistung in Tonnenkilometern. Allianz pro Schiene: „Güterverkehr - Mehr Verkehr auf die Schiene“, 11/2020 - <https://www.allianz-pro-schiene.de/themen/gueterverkehr/> (zuletzt abgerufen am 30.11.21).

<sup>5</sup> BMVI: Masterplan Schienengüterverkehr, Stand: Juni 2017, S. 5 - [https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Publikationen/E/masterplan-schienengueterverkehr.pdf?\\_\\_blob=publicationFile](https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Publikationen/E/masterplan-schienengueterverkehr.pdf?__blob=publicationFile) (zuletzt abgerufen am 30.11.21).

<sup>6</sup> Abschlussbericht „LastMileTram 1+2“, S. 93 - [https://www.frankfurt-university.de/fileadmin/standard/Hochschule/Fachbereich\\_1/FFin/Neue\\_Mobilitaet/Veroeffentlichungen/2020/Abschlussbericht\\_LastMileTram.pdf](https://www.frankfurt-university.de/fileadmin/standard/Hochschule/Fachbereich_1/FFin/Neue_Mobilitaet/Veroeffentlichungen/2020/Abschlussbericht_LastMileTram.pdf) (zuletzt abgerufen am 30.11.21).

<sup>7</sup> Für einen Überblick über die Rechtsfragen zum "LastMileTram"-Konzept siehe Wendt/Tamm, RdTW 2021, 92 ff. Vgl. außerdem die rechtlichen Herausforderungen des nachhaltigen Mobilitätskonzepts „Umweltmobilitätshub“ in Schäfer/Wendt/Weiser/Tamm, Journal für Mobilität und Verkehr 2021, 14 (17 f.).

## 2 Teil 1: Methodik

In einem ersten Schritt wurden einschlägige Rechtsgrundlagen identifiziert und in einer Matrix zusammengetragen. Darauf aufbauend werden in einem zweiten Schritt Rechtsproblematiken erkannt und Haftungsverhältnisse begutachtet.

### 2.1 Matrix der Rechtsgrundlagen

In einer Matrix wurden alle Rechtsquellen zusammengetragen, die für ein nachhaltiges Logistikkonzept wie die „LastMileTram“ maßgeblich sein konnten. Diese Rechtsquellen wurden anschließend strukturiert, um Zusammenhänge und Abhängigkeiten deutlich zu machen.

#### 2.1.1 Inhalt der Matrix

Inhalt der Matrix waren 93 verschiedenen Rechtsquellen. Diese Rechtsquellen stammen aus dem

- Europarecht,
- Öffentliches Recht und
- Zivilrecht.

Die Rechtsquellen können je nach Anwendungsgebiet unterschieden werden:

- EU-Rechtsakte,
- Internationale Übereinkommen,
- Nationales (deutsches) Recht,
- Hessisches Landesrecht,
- Allgemeine Geschäftsbedingungen und
- Sonstiges (DIN-Vorschrift; Öffentlicher Dienstleistungsauftrag).

Die LastMileTram spielt sich zwar nicht im internationalen Kontext ab, einige internationale Vorschriften zur Einführung identischer Standards wirken aber auch im nationalen Bereich. Bei den erfassten Allgemeinen Geschäftsbedingungen, DIN-Vorschriften und dem öffentlichen Dienstleistungsauftrag handelt es sich nicht um gesetzliche Regelungen. Trotzdem sind dies wichtige (vertragliche) Rechtsgrundlagen im Zusammenhang mit der LastMileTram.

Die Rechtsgrundlagen lassen sich den folgenden Verkehrsbereichen zurechnen:

- Speditionsrecht (wozu auch Umschlag und Logistik zählen),
- Straßenverkehrsgüterrecht,
- Schienenverkehrsrecht,
- Versicherungsrecht.

#### 2.1.2 Ergebnis der Matrix: Rechtsrahmen

Der Rechtsrahmen für die „LastMileTram“ konnte anhand der erstellten Matrix definiert werden. Die folgenden Rechtsquellen stehen im Fokus der rechtlichen Analyse.

##### 2.1.2.1 Zivilrecht

Das Zivilrecht regelt Rechtsbeziehungen zwischen natürlichen oder juristischen Personen. Bei dem Kunden einer Paketlieferung durch die „LastMileTram“ dürfte es sich regelmäßig um eine natürliche Person handeln. Als juristische Personen kommen der KEP-Dienstleister, der Straßenbahnbetreiber und der Lastenradbetreiber in Betracht. Ihre Rechtsbeziehungen untereinander sind nach zivilrechtlichen Vorschriften zu beurteilen. Hierbei sind insbesondere die verschiedenen Typen von Lieferverträgen im Bürgerlichen Gesetzbuch (BGB) sowie im Handelsgesetzbuch (HGB) von Bedeutung. Ebenso wird eine Reihe an Allgemeinen Geschäftsbedingungen (AGB) in der Branche des Gütertransports häufig eingesetzt. Darüber hinaus gibt das Gesetz gegen

Wettbewerbsbeschränkungen (GWB) den kartellrechtlichen Rahmen (z.B. für Mikrodepots) vor. Schließlich werden durch die Verordnung über die Allgemeinen Beförderungsbedingungen für den Straßenbahn- und Obusverkehr sowie den Linienverkehr mit Kraftfahrzeugen (BefBedV) und das Haftpflichtgesetz (HaftPflG) auch Regelungen zur zivilrechtlichen Haftung getroffen.

#### **2.1.2.2 Öffentliches Recht**

Das Öffentliche Recht regelt die Beziehung des Bürgers gegenüber dem Staat. Zur Umsetzung der „LastMileTram“ bedarf es u.a. behördlicher Genehmigungen, welche die Einhaltung gewisser gesetzlicher Standards zur Gefahrenabwehr voraussetzen. Diese Voraussetzungen sind in öffentlich-rechtlichen Vorschriften zu finden.

In diesem Zusammenhang ist die Verordnung über den Bau und Betrieb der Straßenbahnen (BOStrab) von Bedeutung. DIN-Vorschriften bilden die Standards für den Straßenbahnverkehr. Darüber hinaus spielt das Personenbeförderungsgesetz (PBefG)<sup>8</sup> eine entscheidende Rolle, insbesondere falls die „LastMileTram“ auch Personen transportieren soll. In diesem Fall ist auch das Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr in Hessen (ÖPNVG) von Bedeutung. Lärmemissionen sind entsprechend der Vorschriften des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (BImSchG) und der Technischen Anleitung zum Schutz gegen Lärm (TA Lärm) zu bewerten. Baurechtliche Anforderungen sind u.a. im Baugesetzbuch (BauGB), der Baunutzungsverordnung (BauNVO) sowie in der Hessischen Bauordnung (HBO) zu finden.

Die Paketbelieferung via Lastenrad muss die Normen der Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) beachten. Die verkehrsrechtliche Einordnung von Lastenrädern ergibt sich aus der Straßenverkehrs-Zulassung-Ordnung (StVZO). Pflichten für den Lastenradtransport lassen sich u.a. in der Fahrerlaubnis-Verordnung (FeV) und der Fahrzeug-Zulassungsverordnung (FZV) finden.

#### **2.1.2.3 Europarecht**

Das Europarecht hat sowohl zivilrechtliche als auch öffentlich-rechtliche Anteile. Es wird deshalb als eigene Sparte geführt. Europarecht genießt gegenüber nationalem Recht grundsätzlich Anwendungsvorrang. Bei der Frage, ob neben dem Personentransport auch der Gütertransport von Verkehrsgesellschaften übernommen werden darf, ist die Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. Oktober 2007 über öffentliche Personenverkehrsdienste auf Schiene und Straße ggf. in Zusammenhang mit einem öffentlichen Dienstleistungsauftrag (öDA) mit einzubeziehen. Auch der Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union (AEUV) wird hierzu herangezogen.

## **2.2 Identifikation der Rechtsproblematiken und Haftungsverhältnisse**

Zur Identifikation der Rechtsproblematiken und Haftungsverhältnisse wurden die einschlägigen Rechtsquellen ausgelegt sowie Literaturrecherche hierzu betrieben. Daneben fanden Gespräche mit folgenden Institutionen statt:

- Rechtsabteilung der Stadtwerke Verkehrsgesellschaft Frankfurt am Main mbH (VGF);
- Rechtsabteilung der Lufthansa Cargo AG;
- Regierungspräsidium Darmstadt: Aufsichtsbehörde des Frankfurter Straßenbahnverkehrs.

---

<sup>8</sup> Zur jüngsten Novelle des Personenbeförderungsgesetzes siehe Tamm, RdTW 2021, 223 ff.

### 3 Teil 2: Sachverhalt - „LastMileTram“ vs. „klassische Transportketten“

Derzeit werden in Deutschland keine Güter via Straßenbahn transportiert. Die Dresdner CarGoTram, eine Straßenbahn zur Bauteil-Belieferung der Gläsernen Manufaktur der Volkswagen AG, wurde Ende 2020 aus betriebswirtschaftlichen Gründen eingestellt.<sup>9</sup> Die „LastMileTram“ reiht sich somit nicht als etabliertes Verkehrskonzept in den Güterverkehr ein. Nachfolgend sollen daher zunächst die wesentlichen Aspekte der „LastMileTram“ dargestellt und anschließend Parallelen zu etablierten Güterverkehrskonzepten aufgezeigt werden. So können einerseits spezifische Problemfelder nachhaltiger Logistikkonzepte identifiziert und andererseits gesicherte Erkenntnisse zu „klassischen Transportketten“ für die weitere Analyse fruchtbar gemacht werden.<sup>10</sup>

#### 3.1 Konzept der „LastMileTram“

Um die innovativen Aspekte der „LastMileTram“ zu beleuchten, muss zunächst der Sachverhalt durchdrungen werden. Zurzeit findet die Paketbelieferung auf der letzten Meile in deutschen Städten in erster Linie durch Kraftfahrzeuge wie LKW statt. Dieses einstufige Verkehrskonzept soll nun durch das dreistufige Konzept der „LastMileTram“ abgelöst werden: Pakete werden mit den LKW nicht direkt zum Adressat in der Innenstadt, sondern zu einer Straßenbahnhaltestelle in Stadtrandlage transportiert. Nachdem die Straßenbahn mit diesen Paketen beladen wurde, fährt sie zu einer innerstädtischen Haltestelle. Dort übernehmen Lastenradfahrer die Sendungen und stellen sie den Empfängern zu.<sup>11</sup>

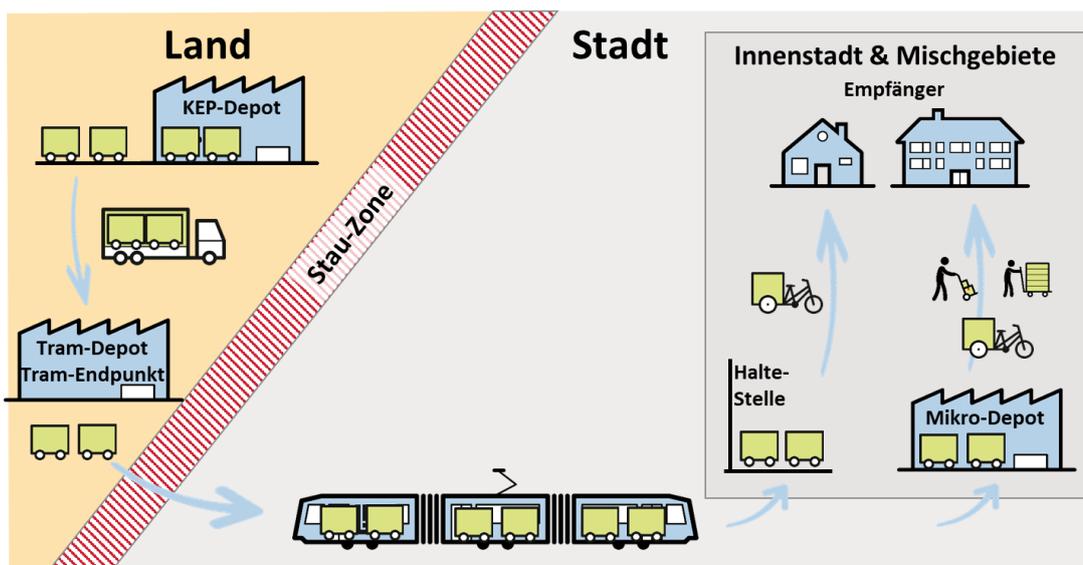


Abbildung 1: Modell des „LastMileTram“-Konzepts<sup>12</sup>

Die Innovation des Konzepts besteht also darin, dass für jeden Belieferungsschritt der passende Verkehrsträger gewählt wird. Im Unterschied zur „klassischen“, einstufigen Transportkette werden neben LKW auch die Straßenbahn und Lastenräder genutzt. Deren Einsatz im Güterverkehr gilt es rechtlich zu begutachten. Aus juristischer Perspektive lässt sich der Sachverhalt in drei Abschnitte untergliedern, wobei die konventionelle Belieferung durch LKW außen vor gelassen werden kann: Im ersten Lieferabschnitt werden die Pakete durch die

<sup>9</sup> Vgl. Springer, Sächsische Zeitung, „VW beendet Ära der Cargo-Tram in Dresden“, Sächsische Zeitung vom 24.10.20.

<sup>10</sup> Für einen Überblick über den Sachverhalt sowie die Rechtsfragen zum „LastMileTram“-Konzept siehe Wendt/Tamm, RdTW 2021, 92 ff.

<sup>11</sup> Vgl. Abschlussbericht „LastMileTram 1+2“, S. 3 - [https://www.frankfurt-university.de/fileadmin/standard/Hochschule/Fachbereich\\_1/FFin/Neue\\_Mobilitaet/Veroeffentlichungen/2020/Abschlussbericht\\_LastMileTram.pdf](https://www.frankfurt-university.de/fileadmin/standard/Hochschule/Fachbereich_1/FFin/Neue_Mobilitaet/Veroeffentlichungen/2020/Abschlussbericht_LastMileTram.pdf) (zuletzt abgerufen am 30.11.21).

<sup>12</sup> Eigene Darstellung des ReLUT.

Straßenbahn transportiert, im zweiten werden sie in Mikrodepots an den innerstädtische Haltestellen gelagert, bis sie im dritten Lieferabschnitt mittels Lastenrädern zugestellt werden.

### **3.1.1 Lieferabschnitt 1: Straßenbahntransport**

Die meisten der aufgeworfenen Rechtsfragen ergeben sich im Zusammenhang mit dem Pakettransport via Straßenbahn. Bei der rechtlichen Analyse liegt der Fokus somit besonders auf diesem Abschnitt. Es werden drei verschiedene Transportvarianten<sup>13</sup> zum Gütertransport in der Straßenbahn untersucht, welche im Folgenden vorgestellt werden.

#### **3.1.1.1 Transportvariante 1: Güterstraßenbahn**

Für den ausschließlichen Transport von Gütern über das Straßenbahnnetz könnten spezielle Schienenfahrzeuge genutzt werden. Denkbar sind insbesondere modifizierte Personenstraßenbahnen oder Sonderanfertigungen. Es empfiehlt sich, diese „Güterstraßenbahnen“ mit angemessenem Transportvolumen und notwendigen Sicherheitsvorkehrungen zu versehen. Ein Vorteil von „Güterstraßenbahnen“ könnte die vom Personenverkehr entkoppelte, flexible Nutzung des Schienennetzes sein, etwa zur Nachtzeit.

#### **3.1.1.2 Transportvariante 2: Personen und Güter in einer Straßenbahn**

Die kombinierte Beförderung von Gütern und Personen in Straßenbahnen könnte insbesondere Transportkapazitäten in den Nebenverkehrszeiten des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) nutzen. Diese gezielte Auslastung der Straßenbahnen kann aus ökonomischen und ökologischen Aspekten durchaus sinnvoll sein. Mit der Transportvariante 2 geht jedoch zugleich ein erhöhtes Schadenrisiko einher. So können Fahrgäste durch Transportgüter bzw. Pakete geschädigt werden. Neben möglichen Kapazitätsengpässen sind zudem durch den Gütertransport verursachte Verzögerungen im Fahrplan des ÖPNV denkbar. Hinzu kommt, dass sich der Gütertransport an vorgeschriebenen Linienwegen orientieren müsste.

#### **3.1.1.3 Transportvariante 3: Personen- und Gütertransport zeitgleich, aber räumlich getrennt**

Güter und Personen könnten auch zeitgleich in einer Straßenbahn, aber dennoch räumlich voneinander getrennt transportiert werden, etwa über gekoppelte Güterwagen, die ausschließlich zum Transport von Paketen bestimmt sind. Im Vergleich zur zweiten Transportvariante wäre damit das dargestellte Schadenrisiko minimiert.

### **3.1.2 Lieferabschnitt 2: Lagerung an den Straßenbahnhaltestellen**

Die Zwischenlagerung der Güter an Straßenbahnhaltestellen könnte in standardisierten Transportboxen erfolgen.<sup>14</sup> An Bahnsteigen bzw. Straßenbahnhaltestellen könnten Mikrodepots entstehen, indem Pakete dort zwischengelagert werden. Zur Befestigung der Transportboxen wurden zwei verschiedene Befestigungssysteme entwickelt: entweder ein Metallrahmen, ein gefederter Sperrbalken, der die Transportboxen umschließt, oder Bolzen an der Unterseite der Transporteinheit, die mithilfe eines Schnappschlosses mit neu zu installierenden Bodenschienen an den Haltestellen gesichert werden.<sup>15</sup>

---

<sup>13</sup> Siehe zu den drei Transportvarianten auch den Abschlussbericht zu „LastMileTram 1+2“, S. 42 ff. - [https://www.frankfurt-university.de/fileadmin/standard/Hochschule/Fachbereich\\_1/FFin/Neue\\_Mobilitaet/Veroeffentlichungen/2020/Abschlussbericht\\_LastMileTram.pdf](https://www.frankfurt-university.de/fileadmin/standard/Hochschule/Fachbereich_1/FFin/Neue_Mobilitaet/Veroeffentlichungen/2020/Abschlussbericht_LastMileTram.pdf) (zuletzt abgerufen am 30.11.21).

<sup>14</sup> Siehe zur Konzeptionierung der standardisierten Transportboxen: Abschlussbericht „LastMileTram 1+2“, S. 72 ff. - [https://www.frankfurt-university.de/fileadmin/standard/Hochschule/Fachbereich\\_1/FFin/Neue\\_Mobilitaet/Veroeffentlichungen/2020/Abschlussbericht\\_LastMileTram.pdf](https://www.frankfurt-university.de/fileadmin/standard/Hochschule/Fachbereich_1/FFin/Neue_Mobilitaet/Veroeffentlichungen/2020/Abschlussbericht_LastMileTram.pdf) (zuletzt abgerufen am 30.11.21).

<sup>15</sup> Abschlussbericht „LastMileTram 1+2“, S. 77 - [https://www.frankfurt-university.de/fileadmin/standard/Hochschule/Fachbereich\\_1/FFin/Neue\\_Mobilitaet/Veroeffentlichungen/2020/Abschlussbericht\\_LastMileTram.pdf](https://www.frankfurt-university.de/fileadmin/standard/Hochschule/Fachbereich_1/FFin/Neue_Mobilitaet/Veroeffentlichungen/2020/Abschlussbericht_LastMileTram.pdf) (zuletzt abgerufen am 30.11.21).



Abbildung 2: Schematische Darstellung zwei möglicher Befestigungslösungen der Transportboxen.<sup>16</sup> Quelle: Porstner u. Qu 2019.

### 3.1.3 Lieferabschnitt 3: Lastenradtransport

Die Belieferung durch Lastenräder auf der letzten Meile ist bereits erprobt.<sup>17</sup> Gebiete mit hoher Verdichtung eignen sich besonders für die Paketzustellung mithilfe von Lastenrädern.<sup>18</sup> Vor allem in Mischgebieten mit örtlichen Einkaufsstraßen sind Lastenräder den Lastkraftwagen überlegen.

## 3.2 Parallelen zu „klassischen Transportketten“

„Klassische Transportketten“ über Lastkraftwagen, Eisenbahnen, Schiffe und Flugzeuge zeigen im Vergleich zum Konzept der „LastMileTram“ durchaus Parallelen. Es bietet sich daher an, rechtliche Erkenntnisse zu etablierten Transportkonzepten auf die „LastMileTram“ zu übertragen, soweit der Sachverhalt vergleichbar ist. Folgende Beispiele könnten hierbei hilfreich sein.

### 3.2.1 „Belly Freight“ im Luftverkehr<sup>19</sup>

Im Luftverkehr ist es üblich, in Passagierflugzeugen in unterhalb des Passagierdecks befindlichen Räumen Fracht zu transportieren, die sogenannte „belly freight“. Fracht- und Passagierräume sind durch einen festen Boden voneinander getrennt. Dies ist durchaus vergleichbar mit der räumlichen Trennung von Fahrgästen und Gütern in Transportvariante 3 der „LastMileTram“. Möglicherweise lassen sich daher die für den Luftfrachtverkehr geltenden Maßstäbe für eine „sichere Lieferkette“ auf das dargestellte Konzept zur Paketzustellung via Straßenbahn übertragen und so Gefahren für Fahrgäste oder transportierte Güter reduzieren. Hierbei ist freilich zu berücksichtigen, dass die Vorschriften zur „sicheren Lieferkette“ durch die europäische Zivilluftfahrt-Sicherheits-Verordnung (EG) Nr. 300/2008<sup>20</sup> und deren Durchführungsvorschriften eingeführt worden sind, insbesondere um der Gefahr durch Terroranschläge im internationalen zivilen Luftverkehr Rechnung zu tragen.<sup>21</sup> Die „LastMileTram“ ist indes ausschließlich auf den inländischen, urbanen Schienenverkehr ausgerichtet. Das mit den jeweiligen Transportwegen einhergehende Schädigungspotenzial für Personen und Güter divergiert. Die Übertragung im Luftverkehr etablierter Sicherheitsvorkehrungen muss daher mit Augenmaß erfolgen.

<sup>16</sup> Die Prototypen der standardisierten Transportboxen wurden im Rahmen eines Studienprojekts, unter der Betreuung von Prof. Peter Eckart, an der Hochschule für Gestaltung in Offenbach am Main, von Lukas Porstner und Hui Qu entwickelt.

<sup>17</sup> Bspw. das Forschungsprojekt „Kooperative Nutzung von Mikro-Depots durch die Kurier-, Express-, Paket-Branche für den nachhaltigen Einsatz von Lastenrädern in Berlin“ (KoMoDo), an dem sich die fünf größten nationalen Paketdienstleister beteiligten. <https://www.komodo.berlin/> (zuletzt abgerufen am 30.11.21).

<sup>18</sup> Vgl. „Identifizierung von Zielgebieten“ im Abschlussbericht „LastMileTram 1+2“, S. 66 f. - [https://www.frankfurt-university.de/fileadmin/standard/Hochschule/Fachbereich\\_1/FFin/Neue\\_Mobilitaet/Veroeffentlichungen/2020/Abschlussbericht\\_LastMileTram.pdf](https://www.frankfurt-university.de/fileadmin/standard/Hochschule/Fachbereich_1/FFin/Neue_Mobilitaet/Veroeffentlichungen/2020/Abschlussbericht_LastMileTram.pdf) (zuletzt abgerufen am 30.11.21).

<sup>19</sup> Ausführungen beruhen auf Erkenntnissen aus einem Experteninterview mit der Rechtsabteilung der Lufthansa Cargo AG am 21.10.20.

<sup>20</sup> Verordnung (EG) Nr. 300/2008 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 11. März 2008 über gemeinsame Vorschriften für die Sicherheit in der Zivilluftfahrt und zur Aufhebung der Verordnung (EG) Nr. 2320/2002, ABl. L 97 vom 9.4.2008, S. 72.

<sup>21</sup> Vgl. Erwägungsgründe 3 und 25 der Verordnung (EG) Nr. 300/2008 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 11. März 2008 über gemeinsame Vorschriften für die Sicherheit in der Zivilluftfahrt und zur Aufhebung der Verordnung (EG) Nr. 2320/2002, ABl. L 97 vom 9.4.2008, S. 72.

### 3.2.2 Gemischter Transport in Zügen

Auch im Eisenbahnverkehr sind Züge, die sowohl der Personenbeförderung als auch dem Gütertransport dienen, nicht unbekannt, sondern sind als „Güterzüge mit Personenbeförderung“ (GmP) gesetzlich erfasst. § 34 Abs. 4 S. 3 der Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung für Schmalspurbahnen (ESBO) und § 34 Abs. 7 S. 2 der Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung (EBO) regeln, dass GmP als Reisezüge anzusehen sind. Auf diese Weise wird der Fokus auf die besonders schützenswerten Fahrgäste gelegt. Anwendbar sind somit die Vorschriften für Reisezüge, ungeachtet der Tatsache, dass neben Personen auch Güter transportiert werden. Daraus lässt sich ableiten, dass der kombinierte Güter- und Personentransport der „LastMileTram“ vornehmlich im PBefG erfasst und geregelt werden könnte.

## 4 Teil 3: Europarechtliche Aspekte

Gegenstand dieses Abschnittes ist die Frage, ob das „LastMileTram“-Konzept mit dem Europarecht vereinbar ist. Die Zulässigkeit der vertraglichen Verpflichtung eines Verkehrsunternehmens zur Güterbeförderung richtet sich nach der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. Oktober 2007 über öffentliche Personenverkehrsdienste auf Schiene und Straße.

### 4.1 Öffentlicher Dienstleistungsauftrag durch Direktvergabe

Ein öffentlicher Dienstleistungsauftrag (öDA) zur Durchführung von Schienenverkehrsleistungen kann auf Grundlage der VO (EG) Nr. 1370/2007 an Kommunen-eigene Verkehrsgesellschaften vergeben werden. Der Grundsatz des diskriminierungsfreien Zugangs greift hier also nicht (im Gegensatz zum bundesweiten DB Netz<sup>22</sup>). In Frankfurt a.M. ist der öffentliche Dienstleistungsauftrag zur Durchführung der Schienenverkehrsleistungen (Straßen- und Stadtbahnen) bis 31. Januar 2031 an die Stadtwerke Verkehrsgesellschaft Frankfurt am Main mbH (VGF) vergeben worden. Ein Ausschreibungsverfahren wurde nicht angestrebt. Stattdessen erfolgte eine Direktvergabe nach Art. 5 Abs. 2 VO (EG) Nr. 1370/2007 am 20. November 2009 durch den Magistrat der Stadt Frankfurt a.M. aufgrund des Beschlusses der Stadtverordnetenversammlung. An Eigenunternehmen der Kommunen ist eine Direktvergabe möglich, sofern die Kommunen auch „ausschlaggebenden Einfluss“ auf das Unternehmen haben.<sup>23</sup> Die Stadt Frankfurt a.M. ist Alleineigentümerin der VGF, sodass die VGF als Eigenunternehmen anzusehen ist.

### 4.2 Inhalt des öDA: Nur Personenbeförderung

Durch den öDA wurden zwar die Verkehrsleistungen der Frankfurter Stadt- und Straßenbahnlinien vergeben. Mittels der „LastMileTram“ könnte eine Verkehrsleistung, nämlich der Gütertransport, ausgeführt werden. Allerdings ist nur die Beförderung von Personen im öDA enthalten, denn der Anwendungsbereich der VO (EG) Nr. 1370/2007 umfasst nur noch Personenbeförderungsdienste. In der Vorgängerverordnung Nr. 1191/69 war dies anders; der Geltungsbereich erstreckte sich nicht nur auf Verkehrsleistungen zur Personenbeförderung, sondern auch auf Güterbeförderungsdienste.<sup>24</sup> Hintergrund der Beschränkung des Geltungsbereichs war die Wettbewerbslage im Schienengüterverkehr, die mit der Wettbewerbslage im Personenverkehr nicht mehr vergleichbar war.<sup>25</sup> Der Schienengüterverkehr ist weitgehend liberalisiert und dem Wettbewerb geöffnet. Die Regelungen der VO (EG) Nr. 1370/2007 sind auf die Besonderheiten des Personenverkehrs zugeschnitten und sollten deshalb keine Wirkung für den Güterverkehr entfalten.<sup>26</sup> Dementsprechend wäre der Gütertransport durch die „LastMileTram“ nicht vom öDA der Stadt Frankfurt a.M. gedeckt. Das bedeutet, dass die VGF für den Gütertransport keine Ausgleichsleistungen der Kommune gem. Art. 3 Abs. 2 Satz 2 VO (EG) Nr. 1370/2007 erhält.

### 4.3 Gütertransport als Nebenleistung

Der Gütertransport durch die „LastMileTram“ könnte als wirtschaftliche Nebenleistung betrieben werden. Das würde bedeuten, dass die „LastMileTram“ als nicht-defizitäre Tätigkeit geführt werden müsste, die nicht durch öffentliche Ausgleichszahlungen getragen werden könnte.

---

<sup>22</sup> Siehe § 14 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes (AEG).

<sup>23</sup> Linke/Prieß, VO (EG) 1370/2007, Art. 5 Rn. 98.

<sup>24</sup> Aus den Gründen der VO (EG) Nr. 1370/2007 Abs. 11; Linke/Prieß, VO (EG) 1370/2007, Art. 5 Rn. 11.

<sup>25</sup> Arbeitsunterlage der EU-Kommission, Generaldirektion Energie und Verkehr, Vorentwurf für gemeinschaftliche Leitlinien für staatliche Beihilfen an Eisenbahnunternehmen vom 13.12.07, Rn. 50, 65 ff..

<sup>26</sup> Linke/Prieß, VO (EG) 1370/2007, Art. 10 Rn. 20.

### 4.3.1 Trennungsrechnung

Für die vergebenen Personenverkehrsleistungen erhält der Betreiber gem. Art. 3 Abs. 2 Satz 2 VO (EG) Nr. 1370/2007 nach Maßgabe der Art. 4 und 6, sowie den im Anhang festgelegten Grundsätzen Ausgleichszahlungen für finanzielle Auswirkungen. Für den Fall, dass ein Nebengeschäft betrieben wird, das vom öDA nicht erfasst ist, muss das Prinzip der Trennungsrechnung eingehalten werden. Ohne Trennungsrechnung wären auch die Ausgleichszahlungen für die Personenverkehrsleistungen rechtswidrig.<sup>27</sup> Nr. 5 Anhang VO (EG) Nr. 1370/2007 führt aus, dass eine getrennte Rechnungslegung zum Zwecke der Erhöhung der Transparenz und zur Vermeidung von Quersubventionen zu erfolgen hat. Anwendbar ist die Trennungsrechnung bei der Ausführung „anderer Tätigkeiten“ als den im öDA genannten. Des Weiteren müssen bei der Trennungsrechnung mindestens die Voraussetzungen von Nr. 5 Anhang VO (EG) Nr. 1370/2007 erfüllt sein.

#### 4.3.1.1 Anwendbarkeit bei „anderer Tätigkeit“

Die „LastMileTram“ ist nicht Gegenstand des öDA, sondern soll als eigenwirtschaftliche Nebentätigkeit betrieben werden.

#### 4.3.1.2 Mindestvoraussetzungen der Trennungsrechnung

Nr. 5 Anhang VO (EG) Nr. 1370/2007 nennt drei Voraussetzungen, die im Zuge der Trennungsrechnung zu erfüllen sind.

##### 4.3.1.2.1 Voraussetzung 1: Getrennte Kontoführung

Für die Nebentätigkeit (hier: Gütertransport durch die „LastMileTram“) und die Leistungen aus dem öDA muss eine getrennte Kontoführung erfolgen. Dabei muss der Anteil der zugehörigen Aktiva sowie die Fixkosten gemäß den geltenden Rechnungslegungs- und Steuervorschriften umgelegt werden.

##### 4.3.1.2.2 Voraussetzung 2: Ausgleich für Ressourcen

Für den Fall, dass die Sach- bzw. Personalkosten des Betreibers für die öffentliche Dienstleistung auch für eine andere Tätigkeit genutzt werden, ist diese Nutzung finanziell auszugleichen.<sup>28</sup> Die „LastMileTram“ würde die Infrastruktur der Straßenbahn, die Fahrzeuge, evtl. das gleiche Fahrpersonal und die Organisationsstruktur verwenden. Diese Ressourcen werden durch die Stadt mittels Ausgleichszahlungen finanziert. Die Nutzung dieser Ressourcen muss folglich kompensiert werden. In Nr. 5 Anhang VO (EG) Nr. 1370/2007 heißt es, dass der öffentlichen Dienstleistung folgende Positionen nicht zugerechnet werden dürfen:

- alle variablen Kosten,
- ein angemessener Beitrag zu den Fixkosten und
- ein angemessener Gewinn im Zusammenhang mit allen anderen Tätigkeiten des Betreibers eines öffentlichen Dienstes.

Was genau unter „angemessenem Gewinn“ zu verstehen ist, ist noch unklar.<sup>29</sup> Anhaltspunkte lassen sich in Nr. 6 Anhang VO (EG) Nr. 1370/2007 finden.

##### 4.3.1.2.3 Voraussetzung 3: Verbot der Übertragung von Einnahmen

Die Einnahmen des Betreibers sowie Ausgleichszahlungen der staatlichen Behörden für die öffentliche Dienstleistung dürfen nicht in einen anderen Tätigkeitsbereich des Betreibers übertragen werden. Hiermit wird

---

<sup>27</sup> EuGH, Urteil vom 07.05.2009 - C-504/07; *Schmitz/Winkelhüsener*, EuZW 2011, 52 (56).

<sup>28</sup> Linke/Prieß, VO (EG) 1370/2007, Anhang Rn. 47.

<sup>29</sup> *Schmitz/Winkelhüsener*, EuZW 2011, 52 (56).

nochmal unterstrichen, dass eine Zweckentfremdung der Ausgleichszahlungen, die für die Personenbeförderung gedacht sind, für den Betrieb der „LastMileTram“ verboten ist.

#### **4.3.1.3 Zwischenergebnis**

Sofern die Mindestvoraussetzungen für die getrennte Rechnungslegung erfüllt werden, könnte die „LastMileTram“ als Nebentätigkeit betrieben werden.

#### **4.3.2 Erweiterung des Unternehmenszwecks**

Falls der Unternehmenszweck im Gesellschaftsvertrag der entsprechenden Verkehrsgesellschaft nur die Personenbeförderung nennt, sollte eine Erweiterung des Unternehmenszwecks bedacht werden. Ob eine solche Erweiterung erforderlich ist, ist je nach Einzelfall einzuschätzen. Ab einer bestimmten Grenze, wäre selbst die Ausnutzung freier Kapazitäten nicht mehr vom Unternehmenszweck gedeckt. Falls der Gütertransport nicht als zulässige Randnutzung bzw. Annextätigkeit des Personenverkehrs in Straßenbahnen einzustufen ist, müsste somit der Unternehmenszweck angepasst werden.

#### **4.4 Europarechtliche Anpassung**

Eine beihilferechtliche Regelung auf europäischer Ebene könnte dazu beitragen, dass Güterstraßenbahnen wie die „LastMileTram“ öffentlich gefördert werden. Damit würden gleich mehrere öffentliche Interessen bedient werden. Neben der zeitnahen Paketzustellung sind etwa Emissionsreduktionen in den Städten sowie Entlastungen überfüllter Straßen zu nennen. Dies würde auch dem Gedanken der Daseinsvorsorge aus Art. 14 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union (AEUV) entsprechen.

Da sich bei der Ausarbeitung der VO (EG) Nr. 1370/2007 gezeigt hat, dass die Wettbewerbslage des Güterverkehrs sich gegenüber der des Personenverkehrs stark unterscheidet, wären eigene, spezifische Förderungsregelungen empfehlenswert. Entweder könnten diese zusammen mit den Vorschriften zur Vergabe der Personenbeförderungsdienstleistungen in einer gemeinsamen Verordnung enthalten sein oder aber eine eigene Verordnung bilden.

## 5 Teil 4: Nationale öffentlich-rechtliche Aspekte

### 5.1 Lieferabschnitt 1

#### 5.1.1 „LastMileTram“ keine Straßenbahn i.S.d. Gesetzes

Der Begriff „Straßenbahn“ ist im Personenbeförderungsgesetz (PBefG) legaldefiniert, umfasst allerdings nicht zweifelsfrei die „LastMileTram“. Die Legaldefinition findet sich in § 4 Abs. 1 PBefG. Danach sollen Straßenbahnen „[...] ausschließlich oder überwiegend der Beförderung von Personen im Orts- oder Nachbarschaftsbereich dienen“. Die in der „LastMileTram“ genutzten Transportvarianten begegnen insoweit unterschiedlichen Problemen.

##### 5.1.1.1 Transportvariante 1: Keine Personenbeförderung

Die Transportvariante 1 sieht vor, dass die „LastMileTram“ keine Personen, sondern ausschließlich Pakete transportiert. Die reine Güterstraßenbahn ist damit keine „Straßenbahn“ i.S.d. PBefG. Auf die Regelung des § 4 Abs. 1 PBefG stellt die Verordnung über den Bau und Betrieb der Straßenbahnen (BOStrab) ab, vgl. § 1 Abs. 1 Satz 1 und Abs. 2 BOStrab. Die in der BOStrab geregelten Sicherheitsmaßstäbe würden damit nicht ohne Weiteres auf Güterstraßenbahnen Anwendung finden, obschon dies aufgrund ihrer zu Personenstraßenbahnen vergleichbaren Bauart und Betriebsweise angezeigt scheint.

##### 5.1.1.2 Transportvarianten 2 und 3: Rechtsunsicherheit

Das Merkmal der Personenbeförderung aus § 4 Abs. 1 PBefG wäre in den Transportvarianten 2 und 3 von der „LastMileTram“ erfüllt. Allerdings bestehen dennoch Zweifel, ob die „LastMileTram“ in diesen Fällen als „Straßenbahn“ gelten kann. Auslegungsbedürftig ist das Wort „überwiegend“ in § 4 Abs. 1 PBefG.

###### 5.1.1.2.1 Auslegung des Wortlauts

Nach dem allgemeinen Sprachverständnis bedeutet „überwiegend“ so etwas wie „hauptsächlich“ oder „vor allem“. Bezogen auf den Straßenbahnverkehr würde dies bedeuten, dass bei mehreren Verkehrszwecken die Personenbeförderung der Hauptzweck sein müsste. Für den Fall, dass die Straßenbahn sowohl Personen als auch Güter transportiert, müsste der Anteil der Personenbeförderung mehr als 50 % betragen. Für die Bestimmung des Anteils können unterschiedliche Betrachtungsweisen in Ansatz gebracht werden, insbesondere

- die Flächennutzung durch Personen und Güter,
- das zahlenmäßige Verhältnis von Personen zu Gütern sowie
- finanzielle und zeitliche Aspekte.

Je nach gewählter Methode sind unterschiedliche Wertungen möglich, was zu Rechtsunsicherheit führt.

###### 5.1.1.2.2 Systematische Auslegung

Der Begriff „überwiegend“ könnte nicht nur auf die Personenbeförderung zu beziehen sein, sondern auch auf die in § 4 Abs. 1 PBefG geregelte Beförderung von Personen im „Orts- oder Nachbarschaftsbereich“.<sup>30</sup> Dann wäre auf die zur Personenbeförderung zurückgelegte Strecke abzustellen. Der Standort der Regelung im PBefG spricht zwar dafür, bei der Auslegung den Fokus auf die Personenbeförderung an sich zu legen. Der Begriff „überwiegend“ findet sich jedoch auch in anderen Verkehrsgesetzen und bezieht sich dort auf die Beförderungsdistanzen. So wird der ÖPNV in Art. 2 S. 1 des Regionalisierungsgesetzes wie folgt definiert: „[...] die allgemein zugängliche Beförderung von Personen mit Verkehrsmitteln im Linienverkehr, die **überwiegend** dazu bestimmt sind, die Verkehrsnachfrage im Stadt-, Vorort- oder Regionalverkehr zu befriedigen.“ Dies ist im Zweifel der Fall, „wenn in der Mehrzahl der Beförderungsfälle eines Verkehrsmittels die gesamte Reiseweite 50

---

<sup>30</sup> So wohl auch *Bauer*, PBefG, § 4 Rn. 2, welcher die Verkehrsversorgung im Nahbereich als Abgrenzungsmerkmal nennt.

*Kilometer oder die gesamte Reisezeit eine Stunde nicht übersteigt*“. In diesem Sinne könnte auch entscheidend sein, dass sich die „LastMileTram“ im „Orts- und Nachbarschaftsbereich“ bewegt. Weil das Konzept gerade darauf ausgelegt ist, den innerstädtischen Güterverkehr zu unterstützen, könnte die „LastMileTram“ nach dieser Auslegung als Straßenbahn gelten.

#### 5.1.1.2.3 Historische Auslegung

Das PBefG hat sich aus dem Gesetz über die Beförderung von Personen zu Lande vom 4. Dezember 1934<sup>31</sup> entwickelt.<sup>32</sup> Ursprünglich fand sich die Straßenbahn-Definition dort in § 3 Abs. 1: *„Straßenbahnen sind Schienenbahnen, die ausschließlich oder überwiegend dem öffentlichen Personenverkehr innerhalb der Orte dienen, ferner solche, die trotz der Verbindung von Nachbarorten infolge ihrer hauptsächlichen Bestimmung für den Personenverkehr und ihrer baulichen und betrieblichen Einrichtungen den Ortsstraßenbahnen ähneln.“* Insbesondere der zweite Halbsatz macht deutlich, dass der Fokus damals auf der Personenbeförderung lag. Legt man dieses Verständnis auch dem heutigen PBefG zugrunde, bleiben die mit dem Wortlaut „überwiegend“ verbundenen Unsicherheiten bestehen.

#### 5.1.1.2.4 Teleologische Auslegung

Zweck des PBefG und der darin geregelten Genehmigungspflicht liegt darin, den Fahrgast möglichst umfassend zu schützen.<sup>33</sup> Die den Fahrgast schützenden Vorschriften finden immer dann Anwendung, wenn Personen mit der Straßenbahn befördert werden. Wie viele Personen sich in der Straßenbahn befinden, ist hierfür unmaßgeblich. „Überwiegend“ wäre danach sinnvoller Weise allein auf die Beförderung im „Orts- und Nachbarschaftsbereich“ zu beziehen. Die „LastMileTram“ in den Transportvarianten 2 und 3 könnten danach Straßenbahn i.S.d. PBefG sein. Für diese Sichtweise spricht auch die eingangs aufgezeigte Parallele zum Güterzug mit Personenbeförderung (GmP) aus § 34 EBO und § 34 ESBO.

#### 5.1.1.2.5 Zwischenergebnis

Die Auslegung des Begriffs „überwiegend“ führt zu unterschiedlichen Ergebnissen. Klarheit darüber, ob die „LastMileTram“ als „Straßenbahn“ im Sinne des PBefG zählt, besteht letztlich nicht.

#### 5.1.1.2.6 Legislative Anpassungsmöglichkeiten

Die folgenden drei Varianten bieten sich zur gesetzlichen Etablierung der „LastMileTram“ an.

##### Güterstraßenbahn-Gesetz

In Betracht käme ein eigenes Gesetz für Güterstraßenbahnen wie der „LastMileTram“ einzuführen, dass die ordnungsgemäße Inbetriebnahme und Anwendung der „LastMileTram“ sicherstellt. In diesem Fall müsste die „LastMileTram“ nicht der Definition der „Straßenbahn“ unterfallen. Stattdessen könnte eine eigene Definition für „Güterstraßenbahnen“ gefunden werden, auf denen das neue Gesetz aufbauen würde. Die erforderlichen Regelungen ließen sich hier passgenau auf Güterstraßenbahnen zuschneiden. Zu bedenken ist aber, dass die Anforderungen in vielen Bereichen den Vorgaben des PBefG bzw. der BOStrab zumindest ähneln würden. Einige Regelungen aus dem PBefG sowie der BOStrab könnten sich in einem eigenen Gesetz für Güterstraßenbahnen wiederholen. Systematisch überzeugender ist daher den Anwendungsbereich der geltenden Vorschriften für Güterstraßenbahnen zu öffnen.

##### Anpassung der Definition „Straßenbahn“

Die Definition „Straßenbahn“ im PBefG könnte angepasst werden, sodass die Vorschriften des PBefG sowie der BOStrab auch auf die „LastMileTram“ Anwendung finden. Mit Blick auf die Transportvarianten 2 und 3 könnte

---

<sup>31</sup> Reichsgesetzblatt 1934 Teil I, S. 1217.

<sup>32</sup> Bauer, PBefG, § 4 Rn. 2.

<sup>33</sup> Bauer, PBefG, § 2 Rn. 4.

insbesondere die Formulierung „*ausschließlich oder überwiegend*“ präzisiert werden. Insbesondere für Transportvariante 1 (reine Gütertram) erscheint die nachfolgende Optionen allerdings sinnvoller.

#### Geltung als „Straßenbahn“

Es könnte z.B. in der BOStrab geregelt werden, dass die „LastMileTram“ wie eine „Straßenbahn“ zu behandeln ist; die bestehenden Vorschriften finden dann entsprechende Anwendung. Für Bahnen, die das Merkmal „Straßenabhängigkeit“ nicht erfüllen, existiert bereits eine solche Geltungsklausel in § 4 Abs. 2 PBefG (vgl. auch § 1 Abs. 2 Nr. 1 BOStrab).

### 5.1.2 Genehmigungsfähigkeit

Damit die Einführung der „LastMileTram“ möglich wäre, müsste sie genehmigungsfähig sein. Welche Genehmigungspflichten zu erfüllen sind, hängt davon ab, welchem Gesetz die „LastMileTram“ unterfällt.

#### 5.1.2.1 Transportvariante 1

##### 5.1.2.1.1 Keine Anwendbarkeit des PBefG

Die Güterstraßenbahn ist keine „Straßenbahn“ i.S.d. § 4 Abs. 1 PBefG, da sie keine Personen befördert. Demzufolge ist auch der Anwendungsbereich des PBefG nicht eröffnet.

##### 5.1.2.1.2 Keine Anwendbarkeit des AEG

In Betracht kommt die Anwendung des Allgemeinen Eisenbahngesetzes (AEG). Dann müsste die reine Güterstraßenbahn gem. § 1 Abs. 2 Satz 1 AEG eine „Eisenbahn“ sein. Der Anwendungsbereich ist laut Satz 2 explizit nicht für „Straßenbahnen und die nach ihrer Bau- oder Betriebsweise ähnlichen Bahnen“ eröffnet. Ob die „LastMileTram“ dem AEG unterfällt hängt davon ab, ob sie eine der „ähnlichen Bahnen“ in Bezug auf die Straßenbahnen darstellt.

Mit „ähnlichen Bahnen“ könnten die Bahnen aus der Geltungsklausel des § 4 Abs. 2 PBefG gemeint sein. Der Ausschlussbestand des § 1 Abs. 2 Satz 2 AEG wird damit begründet, dass für die aufgelisteten Bahnen eigene Gesetze greifen.<sup>34</sup> Für eine Anwendbarkeit des AEG ließe sich ins Feld zu führen, dass für die „LastMileTram“ nach Transportvariante 1 der Anwendungsbereich des PBefG bzw. der BOStrab eben nicht eröffnet ist. Für eine solche Einordnung würde zudem sprechen, dass Eisenbahnen nach § 2 Abs. 2 Satz 1 Alt. 2 AEG Güter befördern.

Gegen eine Anwendbarkeit spricht, dass die Aufzählung in § 1 Abs. 2 Satz 2 AEG nicht abschließend ist<sup>35</sup>. Die Bauart der „LastMileTram“ ist mit der einer Straßenbahn vergleichbar. Außerdem soll sie genauso wie „Straßenbahnen“ im Ort- und Nachbarschaftsbereich betrieben werden. Es scheint überzeugender, wenn die „LastMileTram“ an den Maßstäben einer Straßenbahn anstelle einer Eisenbahn gemessen wird. Demnach findet das AEG keine Anwendung.

##### 5.1.2.1.3 Keine Anwendbarkeit des HStrG

Das Hessische Straßengesetz (HStrG) regelt gem. § 1 1 Satz 1 die Rechtsverhältnisse der öffentlichen Straße. Die „öffentlichen Straßen“ werden in § 2 HStrG definiert. Zwar ist das Schienennetz, auf dem die „LastMileTram“ fahren würde, teilweise auf der Straße zu verorten. Das lässt sich schon aus dem Namen „Straßenbahn“ ableiten. Trotzdem zählen Schienen nicht zu den „öffentlichen Straßen“.<sup>36</sup> Auch das HStrG scheidet somit aus.

---

<sup>34</sup> Kramer, AEG, § 1 Rn. 2; Lampe, in: Erbs/Kohlhaas, AEG, § 1 Rn. 2.

<sup>35</sup> Kramer, AEG, § 1 Rn. 2.

<sup>36</sup> PdK-Hessen/Neumeyer, HStrG, § 2 S. 1.

#### 5.1.2.1.4 Keine Anwendung des GüKG

Der gewerbliche Transport von Gütern ist gem. § 3 Abs. 1 des Güterkraftverkehrsgesetzes (GüKG) erlaubnispflichtig, soweit sich nicht aus dem unmittelbar geltenden europäischen Gemeinschaftsrecht etwas anderes ergibt. Die Voraussetzungen zur Erteilung der Erlaubnis ergeben sich laut § 3 Abs. 2 aus Art. 3 Abs. 1 der VO (EG) Nr. 1071/2009. Danach hat das Transportunternehmen Zuverlässigkeit, finanzielle Leistungsfähigkeit und fachliche Eignung nachweisen.<sup>37</sup> Allerdings fällt gem. § 1 Abs. 1 GüKG lediglich der Gütertransport mittels Kraftfahrzeugen unter das GüKG. Hierzu kann auf die Legaldefinition zu Kraftfahrzeugen in § 1 Abs. 2 des Straßenverkehrsgesetz (StVG) abgestellt werden, wonach Kraftfahrzeuge Landfahrzeuge sind, die durch Maschinenkraft bewegt werden und nicht an Bahngleise gebunden sind.<sup>38</sup> Die an Schienen gebundene „LastMileTram“ unterfällt der Erlaubnispflicht aus § 3 Abs. 1 GüKG somit nicht.

#### 5.1.2.1.5 Analoge Anwendung der BOStrab

Der Anwendungsbereich der BOStrab ist nicht eröffnet, da die „LastMileTram“ keine Straßenbahn i.S.d. PBefG ist. Da kein Anwendungsbereich eines anderen Gesetzes berührt ist, bleibt nur der Rückgriff auf eine analoge Anwendung. Voraussetzung für eine Analogie ist eine planwidrige Regelungslücke bei vergleichbarer Interessenlage. In Betracht kommt eine analoge Anwendung der Vorschriften der BOStrab.

#### Planwidrige Regelungslücke

Das Konzept der „LastMileTram“ in Transportvariante 1 ist von keinem Anwendungsbereich eines Verkehrsgesetzes erfasst. Folglich existiert eine Regelungslücke.

Das Konzept der „LastMileTram“ ist neu und innovativ. Als der Gesetzgeber Normen für Straßenbahnen in der BOStrab erlassen hat, hatte er die Beförderung von Personen vor Augen. Der Verweis auf das PBefG macht das deutlich. An den Transport von Gütern via Schiene im urbanen Bereich hat der Gesetzgeber nicht gedacht. Im Ergebnis ist die Regelungslücke also planwidrig.

#### Vergleichbare Interessenlage

Die „LastMileTram“ ist mit dem Bau als auch dem Betrieb einer Straßenbahn vergleichbar: Ein Straßenbahnfahrzeug soll für den Güterverkehr (um)gebaut werden. Außerdem wird die Güterstraßenbahn im Orts- und Nachbarschaftsbereich betrieben. Ebenso wie die Straßenbahn bewegt sie sich also auf einem Schienennetz, was (teilweise) in den Straßenverkehr integriert ist. Die BOStrab wurde zur Anpassung der Straßenbahn an die Eigenarten des motorisierten Straßenverkehrs eingeführt.<sup>39</sup> Deshalb entspricht die Risikolandschaft der „LastMileTram“ der des Straßenbahnverkehrs. Folglich ist die Interessenlage vergleichbar.

#### Zwischenergebnis

Für Transportvariante 1 liegt eine planwidrige Regelungslücke bei vergleichbarer Interessenlage vor. Die Vorschriften der BOStrab sind entsprechend auf die „LastMileTram“ anwendbar. Dennoch ist darauf zu achten, dass im konkreten Fall die analoge Anwendbarkeit jeder einzelnen Vorschrift der BOStrab zu prüfen ist. Zudem darf eine Analogie nicht die Regel werden. Der Gesetzgeber wäre zu einer zeitnahen Öffnung des Anwendungsbereichs für die Güterstraßenbahn angehalten. Dazu dürfte sich die BOStrab in ihrer Eingangsformel aber nicht mehr ausschließlich auf § 57 PBefG stützen.

---

<sup>37</sup> Knorre, GüKG § 3 Rn. 11.

<sup>38</sup> Knorre, GüKG § 1 Rn. 5.

<sup>39</sup> Begründung der BOStrab durch den Bundesrat vom 23.2.1987, BR-Drs. 74/87, S. 1.

#### 5.1.2.1.6 Inbetriebnahmegenehmigung nach BOStrab

##### Genehmigungspflicht

Die „LastMileTram“ wäre nach der BOStrab dazu verpflichtet, eine Inbetriebnahmegenehmigung einzuholen. § 62 Abs. 1 Satz 1 BOStrab sieht vor, dass neue oder geänderte Fahrzeuge nur betrieben werden dürfen, wenn die Technische Aufsichtsbehörde die Inbetriebnahme genehmigt hat. Laut Satz 2 gilt dies nur, wenn sich die Änderung auf die Betriebssicherheit auswirken kann. Die Beförderung von Gütern in Straßenbahnen löst ein erhöhtes Sicherheitsrisiko aus. Wo die Pakete in der „LastMileTram“ untergebracht werden und wie sie verstaut bzw. gesichert werden, ist für den Betrieb der Straßenbahn von Bedeutung.

##### Verfahren

Die Genehmigung zur Inbetriebnahme kann schriftlich oder in elektronischer Form beantragt werden (§ 62 Abs. 4 Satz 1 BOStrab) und muss folgende Unterlagen beinhalten: Beschreibung der geplanten Arbeiten, Einstufung der Auswirkungen auf die Betriebssicherheit beizufügen, sowie entsprechende Nachweise. Die Technische Aufsichtsbehörde beaufsichtigt nach § 61 Abs. 2 BOStrab bei Bau der Fahrzeuge die Ordnungsmäßigkeit der Bauausführung, die Brauchbarkeit der verwendeten Baustoffe und Bauteile und die ausreichende Sicherung des durch den Bau berührten Fahrbetriebes.

##### Anspruch auf Genehmigung

Sofern die erforderlichen Unterlagen eingereicht wurden und der sichere Betrieb der „LastMileTram“ gewährleistet ist, hat der Betreiber gem. § 62 Abs. 2 Satz 1 BOStrab einen Anspruch auf die Inbetriebnahmegenehmigung. Dabei sind die Anforderungen an Fahrzeuge nach Abschnitt 5 der BOStrab zu beachten. Abs. 5 Satz 2 schreibt fest, dass serienmäßigen Fahrzeugen bis zu sieben Jahre nach der Genehmigung des ersten Fahrzeugs ohne gesonderte Genehmigung in Betrieb genommen werden dürfen.

#### 5.1.2.1.7 Ausnahmegenehmigung, § 6 BOStrab

Es ist nicht auszuschließen, dass die Inbetriebnahmegenehmigung für die „LastMileTram“ derzeit nicht ausgestellt werden kann, da die Vorschriften der BOStrab bislang nicht auf den Güterverkehr via Straßenbahn ausgerichtet sind (siehe hierzu Abschnitt 5.1.3). Dann kann eine Ausnahmegenehmigung nach § 6 BOStrab eine temporäre Lösung sein.

#### 5.1.2.2 Transportvariante 2 und 3

##### 5.1.2.2.1 Anwendbarkeit des PBefG

In den Transportvarianten 2 und 3 werden Personen befördert, sodass der Anwendungsbereich des Personenbeförderungsgesetzes<sup>40</sup> eröffnet ist.

##### 5.1.2.2.2 Genehmigungspflicht zur Personenbeförderung

Für die in § 2 Abs. 1 Satz 1 PBefG genannten Verkehrsarten besteht die Pflicht zur Genehmigung von Personenbeförderungen. Falls das Verkehrskonzept keiner der zugelassenen Verkehrsarten zugeordnet werden kann, folgt daraus nicht der Wegfall der Genehmigungsbedürftigkeit, sondern ein Verbot.<sup>41</sup>

Als „Straßenbahn“ müsste die „LastMileTram“ dann die Anforderungen der §§ 28 bis 40 PBefG erfüllen. Derzeit besteht aber noch Unklarheit, ob es sich bei der gemischten Beförderung von Gütern und Personen stets um

---

<sup>40</sup> Zur jüngsten Novelle des Personenbeförderungsgesetzes siehe Tamm, RdTW 2021, 223 ff.

<sup>41</sup> Linke, NVwZ 2015, 476 (477); Heinze, in: Fehling/Fiedler/Heinze, PBefG, § 2 Rn. 49, §46 Rn. 1; Lampe, in: Erbs/Kohlhaas, PBefG, § 46 Rn. 2.

eine Schienenbahn handelt, die „ausschließlich oder überwiegend der Beförderung von Personen im Orts- oder Nachbarschaftsbereich“ dient.

#### 5.1.2.2.3 Ausnahmegenehmigung zur Personenbeförderung

Solange die „LastMileTram“ keine „Straßenbahn“ i.S.d. PBefG ist, könnten die Transportvarianten 2 und 3 nach § 2 Abs. 6 PBefG als untypischer Verkehr oder nach § 2 Abs. 7 PBefG zur Erprobung neuer Verkehrsarten/-mittel genehmigt werden. Eine Genehmigung nach § 2 Abs. 6 oder Abs. 7 PBefG liegt im Ermessen der zuständigen Behörde. Ein Genehmigungsanspruch besteht nicht.<sup>42</sup> Hinzu kommt, dass eine Genehmigung zur Erprobung neuer Verkehrsarten/-mittel nur für maximal vier Jahre erteilt werden darf. Danach ist eine Regelung der neuen Verkehrsart durch den Gesetzgeber notwendig.<sup>43</sup> Genehmigungsausnahmetatbestände sind folglich nicht als dauerhafte Lösung geeignet.<sup>44</sup>

#### 5.1.2.2.4 Umfang der Genehmigung

Die Genehmigung umfasst die Betriebsaufnahme, welche sich gem. § 37 PBefG auch nach dem (Bau-) Abnahmevorbehalt des § 62 BOStrab richtet (siehe Abschnitt 5.1.2.1.5).<sup>45</sup> Zudem ist eine Genehmigung zur Linienführung enthalten, sowie ggf. zum Bau von Betriebsanlagen.

### 5.1.3 Passgenaue Sicherheitsvorschriften

Die Sicherheitsvorschriften für Straßenbahnen sind derzeit nur bedingt auf den sicheren Transport von Paketen ausgelegt. Eine Anpassung der entsprechenden Normen hätte direkten Einfluss auf die Genehmigungsfähigkeit der „LastMileTram“.

#### 5.1.3.1 §§ 33 und 1 Abs. 9 BOStrab

Die BOStrab hält aktuell nur Vorgaben zur Fahrzeuggestaltung von Personenfahrzeugen parat, vgl. § 33 BOStrab. In § 1 Abs. 9 BOStrab wird deutlich, dass die Verordnung überhaupt nur die Klasse der Personenfahrzeuge sowie die Klasse der Betriebsfahrzeuge kennt. Für alle drei Transportvarianten der „LastMileTram“ ist eine bauliche Umgestaltung der Straßenbahnfahrzeuge Grundvoraussetzung. Um hierfür passende Vorgaben zu erhalten, sollte die Klasse der Güterfahrzeuge in die BOStrab eingeführt werden.

#### 5.1.3.2 § 43 BOStrab

Wie der Titel der Vorschrift schon sagt, werden in § 43 BOStrab Anforderungen an die Türen für den Fahrgastwechsel aufgelistet. Bei einer Straßenbahn, die auch Güter transportieren soll, müssten die Türen auch auf die Be- und Entladung ausgelegt sein. Beispielsweise wäre eine Erweiterung der minimalen Durchgangsbreite denkbar.

#### 5.1.3.3 Eigene Begriffsbestimmungen in der BOStrab

Falls der Anwendungsbereich der BOStrab auf Güterstraßenbahnen ohne Personenbeförderung erweitert werden soll, würde es sich anbieten, die Begrifflichkeiten nicht an die Definitionen des PBefG zu koppeln. Mit der Genehmigungsbehörde aus dem PBefG und der Technischen Aufsichtsbehörde der BOStrab kann die gleiche Behörde gemeint sein. Die Technische Aufsichtshörde sollte aber in der BOStrab selbst benannt werden. Das gleiche gilt für den Begriff des „Unternehmens“.

---

<sup>42</sup> Lampe, in: Erbs/Kohlhaas, PBefG, § 2 Rn. 10.

<sup>43</sup> Vgl. Bauer, PBefG, § 2 Rn. 30.

<sup>44</sup> Vgl. die Rolle von Ausnahmegenehmigungen für innovative Mobilitätskonzepte am Beispiel von sozialen Mobilitätsplattformen wie dem „Umweltmobilitätshub“ des Research Lab for Urban Transport: Schäfer/Wendt/Weiser/Tamm, Journal für Mobilität und Verkehr 2021, 14 (17 f.).

<sup>45</sup> Heinze, in: Fehling/Fiedler/Heinze, PBefG, § 37.

#### 5.1.3.4 Anpassung/Erweiterung der DIN-Normen

Die DIN-Normen werden zwar nicht vom Gesetzgeber konzipiert, geben aber wichtige Standards vor, auf die in der Rechtsprechung zurückgegriffen wird. Beispielsweise müsste eine Alternative gefunden werden, wenn in der Transportvariante 2 durch den verringerten Platz im Straßenbahnabteil ein Teil der Fluchtwege blockiert wird. Sinnvoll erscheinen hierfür bauliche Anpassungen der Straßenbahnwagons, um genügend Fluchtwege bereit zu stellen. Dies könnte Berücksichtigung in DIN EN 45545 (Bahnanwendungen – Brandschutz im Schienenverkehr) finden.

#### 5.1.3.5 Anforderungen an Personal

Im zweiten und dritten Abschnitt der BOStrab werden Angaben zur Befähigung der „Betriebsleitung“ und der „Betriebsbediensteten“ gemacht. Je nachdem, welche zusätzlichen Aufgaben durch den Gütertransport auf das Personal der Straßenbahn zukommen, sollten diese Abschnitte ergänzt werden. Insbesondere wird in § 11 Abs. 1 Satz 2 Nr. 1 BOStrab auf die Ausbildung „Fachkraft im Fahrbetrieb“ Bezug genommen. Die dazugehörige Verordnung über die Berufsausbildung zur Fachkraft im Fahrbetrieb<sup>46</sup> (FKrFBAusbV) enthält zum Personenverkehr Lerninhalte, zum Güterverkehr dagegen nicht. Entweder müsste die Verordnung ergänzt werden oder ein zusätzlicher Ausbildungsberuf muss für die Fahrer der „LastMileTram“ entwickelt werden.

#### 5.1.4 Einhaltung der Betriebs- und Beförderungspflicht des ÖPNV

Gem. §§ 21, 22 PBefG gelten für den ÖPNV Betriebs- und Beförderungspflichten. Ziel der Betriebspflicht ist es, den regelmäßigen Betrieb der Verkehrsarten sicherzustellen,<sup>47</sup> Ziel der Beförderungspflicht, in der Regel keinen Fahrgast abzuweisen<sup>48</sup>. Diese Pflichten sollten durch den Warentransport nicht berührt werden.

Hintergrund dieser Pflichten ist das im Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr in Hessen (ÖPNVG) verankerte Ziel, den ÖPNV als wichtige Komponente zur Bewältigung des Gesamtverkehrsaufkommens zu stärken, vgl. § 3 Satz 2 ÖPNV. Die ausreichende Verkehrsbedienung ist laut § 4 Abs. 1 ÖPNVG Aufgabe der Daseinsvorsorge. Abs. 2 konkretisiert, dass hierzu *„möglichst kurze Reisezeiten, Anschluss- und Übergangssicherheit, Pünktlichkeit, Sicherheit, [...] sowie ausreichende Kapazitäten [...] anzustreben“* sind.

Zusätzliche Güterstraßenbahnen könnten aber durchaus den Fahrplan beeinträchtigen (Transportvariante 1) und zu langes Be- und Entladen an Haltestellen kann zu Verzögerungen bei der Personenbeförderung führen (insbesondere Transportvarianten 2 und 3). Beides beeinträchtigt ggf. die Betriebspflicht. Zu geringe Platzkapazitäten für die Fahrgäste (Transportvariante 2 und 3) können dagegen insbesondere die Beförderungspflicht tangieren.

Die Befriedigung des öffentlichen Verkehrsbedürfnisses liegt im Interesse der Allgemeinheit, nachhaltige Lösungen für den Gütertransport in urbanen Räumen aber auch. Die Einführung von Konkurrenzvorschriften könnten ihr Verhältnis untereinander interessengerecht regeln. Sofern die Personenbeförderung weiterhin Vorrang gegenüber dem nachhaltigen Gütertransport genießen soll, könnten Vereinbarungen den „LastMileTram“-Betreiber für mögliche Beeinträchtigungen sensibilisieren und die unterschiedliche Nutzung des Schienennetzes zeitlich organisieren (z.B. Nutzung der „LastMileTram“ außerhalb der Stoßzeiten).

#### 5.1.5 Lärmemissionen

Beim Betrieb der „LastMileTram“ könnte es zu erhöhten bzw. zusätzlichen Lärmbelastungen kommen.

---

<sup>46</sup> Verordnung über die Berufsausbildung zur Fachkraft im Fahrbetrieb vom 11. Juli 2002 (BGBl. I S. 2612), die durch Artikel 1 der Verordnung vom 16. Oktober 2017 (BGBl. I S. 3565) geändert worden ist.

<sup>47</sup> Bauer, PBefG, § 21 Rn. 4.

<sup>48</sup> Bauer, PBefG, § 22 Rn. 2 f; Heinze, in: Fehling/Fiedler/Heinze, PBefG, § 22 Rn. 1.

Zunächst wird die Rechtslage zu den Lärmemissionen aufgeschlüsselt, welche die Straßenbahn emittiert: Zum einen wird die Güterstraßenbahn in Transportvariante 1 zusätzlich zu den bestehenden Straßenbahnlinien der Personenbeförderung eingesetzt. Hierdurch könnte eine erhöhte Lärmbelastung entstehen. Zum anderen könnte ein zusätzlicher Beiwagen für den Pakettransport (Transportvariante 3) die Lärmemissionen steigern, da diese auch von der Länge der Straßenbahn abhängig sind.

Anschließend soll dargestellt werden, welche Lärmschutzvorgaben für das Be- und Entladen der Pakete an den städtischen Haltestellen gelten. Diese könnte in allen drei Transportvarianten für zusätzlichen Lärm sorgen.

### 5.1.5.1 Lärmemissionen des Straßenbahnfahrzeugs

#### 5.1.5.1.1 §§ 41 ff. Bundes-Immissionsschutzgesetz

Welche Grenzwerte gelten, hängt von der Quelle der Lärmemission ab. Für Lärm, der von Schienenwegen ausgeht, sind die §§ 41 bis 43 des Bundes-Immissionsschutzgesetz<sup>49</sup> (BImSchG) einschlägig. Nach § 41 Abs. 1 BImSchG ist „[b]ei dem Bau oder der wesentlichen Änderung [...] von [...] Straßenbahnen [...] sicherzustellen, dass durch diese keine schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgeräusche hervorgerufen werden können, die nach dem Stand der Technik vermeidbar sind“.

#### Verkehrslärmschutzverordnung

Diese Lärmvorsorge wird durch die Verkehrslärmschutzverordnung<sup>50</sup> (16. BImSchV) konkretisiert. Sie gibt sowohl Aufschluss über „bestimmte Grenzwerte, die zum Schutz der Nachbarschaft vor schädlichen Umwelteinwirkungen durch Geräusche nicht überschritten werden dürfen“, als auch „über das Verfahren zur Ermittlung der Emissionen oder Immissionen“ (siehe § 43 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 BImSchG). Die festgelegten Grenzwerte variieren tageszeitabhängig. Grundsätzlich kommt auch ein nächtlicher Einsatz der „LastMileTram“ in Frage, bei dem auf die Einhaltung der Lärmgrenzwerte besonders geachtet werden müsste. In Anlage 2 (zu § 4) der 16. BImSchV<sup>51</sup> ist die Berechnung des Beurteilungspegels für Schienenwege (Schall 03) festgelegt. Der Beurteilungszeitraum Tag wird von 6 bis 22 Uhr, der Beurteilungszeitraum Nacht von 22 bis 6 Uhr bestimmt. Laut § 2 Abs. 1 der 16. BImSchV liegt der Grenzwert für Straßenbahnen für den Tag zwischen 57 und 69 Dezibel (A) und für die Nacht zwischen 47 und 59 Dezibel (A). Die Werte staffeln sich nach Kategorien je nach Bebauung der Nachbarschaft. Die geringsten Grenzwerte sind an Krankenhäusern, Schulen, Kurheimen und Altenheimen einzuhalten; die höchsten Grenzwerte gelten für Gewerbegebiete. Dazwischen liegen Grenzwerte für reine und allgemeine Wohngebiete und Kleinsiedlungsgebiete, sowie für Kerngebiete, Dorfgebiete, Mischgebiete und urbane Gebiete.

#### Verkehrswege-Schallschutzmaßnahmenverordnung

Zur Lärmvorsorge sind vorrangig aktive Maßnahmen am Schienenweg einzusetzen (z.B. Schallschutzwände). Die in der Verkehrswege-Schallschutzmaßnahmenverordnung<sup>52</sup> (24. BImSchV) geregelten passive Maßnahmen (z.B. Schallschutzfenster an den Wohnhäusern) sollen nur zum Zuge kommen, wenn „die Kosten der [aktiven]

---

<sup>49</sup> Gesetz zum Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen durch Luftverunreinigungen, Geräusche, Erschütterungen und ähnliche Vorgänge in der Fassung der Bekanntmachung vom 17. Mai 2013 (BGBl. I S. 1274; 2021 I S. 123), das zuletzt durch Art. 1 des Gesetzes vom 24. September 2021 (BGBl. I S. 4458) geändert worden ist.

<sup>50</sup> Sechzehnte Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes vom 12. Juni 1990 (BGBl. I S. 1036), die zuletzt durch Art. 1 der Verordnung vom 4. November 2020 (BGBl. I S. 2334) geändert worden ist.

<sup>51</sup> BGBl. I 2014 S. 2271 – 2313.

<sup>52</sup> Vierundzwanzigste Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes vom 4. Februar 1997 (BGBl. I S. 172, 1253), die durch Artikel 3 der Verordnung vom 23. September 1997 (BGBl. I S. 2329) geändert worden ist.

Schutzmaßnahmen außer Verhältnis zu dem angestrebten Schutzzweck“ stehen (§ 41 Abs. 2 BImSchG) oder nicht möglich sind.<sup>53</sup>

Einführung der „LastMileTram“ keine „wesentliche Änderung“

Gem. § 41 Abs. 1 BImSchG muss allerdings eine „wesentliche Änderung“ der Straßenbahn i.S.d. § 41 Abs. 1 BImSchG vorliegen. Durch die bloße Erhöhung der Zugzahlen ohne „wesentliche Änderung“, entsteht kein Anspruch auf Lärmschutz.<sup>54</sup> Die Änderung ist laut § 1 Abs. 2 der 16. BImSchV dann wesentlich, wenn

1. ein Schienenweg um ein oder mehrere durchgehende Gleise baulich erweitert wird oder
2. durch einen erheblichen baulichen Eingriff der Beurteilungspegel des von dem zu ändernden Verkehrsweg ausgehenden Verkehrslärms um mindestens 3 Dezibel (A) oder auf mindestens 70 Dezibel (A) am Tage oder mindestens 60 Dezibel (A) in der Nacht erhöht wird.

Für die Umsetzung des „LastMileTram“-Konzepts werden die Schienenwege nicht erweitert, sodass Nr. 1 ausscheidet. Der zusätzliche Einsatz einer Güterstraßenbahn oder eines Beiwagens zur Paketbeförderung erfordern zwar bauliche Eingriffe an der Straßenbahn selbst, nicht aber an dem Verkehrsweg i.S.d. Nr. 2. Die Fahrzeuge der Schienenwege werden von § 41 BImSchG nicht erfasst.<sup>55</sup> Demzufolge wäre die Voraussetzung der „wesentliche[n] Änderung“ nicht erfüllt und die Grenzwerte und Vorgaben der 16. und 24. BImSchV nicht auf die Einführung der „LastMileTram“ anwendbar.

#### 5.1.5.1.2 § 38 Bundes-Immissionsschutzgesetz

Vorgaben zur Beschaffenheit und zum Betrieb von (Schienen-)Fahrzeugen werden in § 38 BImSchG angesprochen. Nach Abs. 1 werden an die Fahrzeuge Emissionsanforderungen gestellt, die sich aus den zum Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen festgelegten Grenzwerten ergeben sollen. Bei der Typenzulassung von Fahrzeugen sollte die Einhaltung des § 38 Abs. 1 Satz 1 BImSchG geprüft werden.<sup>56</sup> Die zur „LastMileTram“ umgestaltete Straßenbahn müsste sich folglich an den vorgegebene Grenzwerten messen lassen.

Umstritten ist, ob es hierzu genereller, allgemeinverbindlich festgesetzter Grenzwerte bedarf.<sup>57</sup> Gem. § 38 Abs. 2 BImSchG wird die Möglichkeit eröffnet, die Grenzwerte in einer Rechtsverordnung festzusetzen. Bislang wurde jedoch keine Rechtsordnung erlassen, die sich nur auf diese eine Vorschrift stützt.<sup>58</sup> Für Schienenfahrzeuge fehlt es an festgeschriebenen Grenzwerten gänzlich.<sup>59</sup>

---

<sup>53</sup> Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI): „Lärmschutz im Schienenverkehr“ vom 30.6.21, S. 18 - <https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Publikationen/E/laermschutz-im-schienenverkehr-broschuere.pdf?blob=publicationFile> (zuletzt abgerufen am 30.11.21).

<sup>54</sup> BeckOK-UmweltR/Reese, BImSchG, § 41 Rn. 14; Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI): „Lärmschutz im Schienenverkehr“ vom 30.6.21, S. 18 - <https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Publikationen/E/laermschutz-im-schienenverkehr-broschuere.pdf?blob=publicationFile> (zuletzt abgerufen am 30.11.21).

<sup>55</sup> Jarass, BImSchG, § 41 Rn. 19a.

<sup>56</sup> Jarass, BImSchG, § 38 Rn. 20.

<sup>57</sup> BeckOK-UmweltR/Reese, BImSchG, § 38 Rn. 10; für eine rechtsverbindliche Regelung: Hansmann/Hofmann, in: Landmann/Rohmer, § 38 Rn. 18.

<sup>58</sup> BeckOK-UmweltR/Reese, BImSchG, § 38 Rn. 18.

<sup>59</sup> Jarass, BImSchG, § 38 Rn. 19.

Teilweise wird angenommen, dass die Grenzwerte auch im jeweiligen Einzelfall ermittelt werden können.<sup>60</sup> Insofern sei zumindest die Einhaltung des Standes der Technik sicherzustellen.<sup>61</sup> Die „LastMileTram“ müsste sich bei ihrer Zulassung jedenfalls an diesem Maßstab messen lassen.

#### 5.1.5.1.3 Weitere lärmrelevante Anforderungen an Schienenfahrzeuge

Die Beschaffenheit und der Betrieb von Schienenfahrzeugen wird durch § 38 BImSchG nicht abschließend geregelt<sup>62</sup>, sondern u.a. durch Immissionsschutzanforderungen in der BOStrab, dem PBefG, dem Schienenlärmschutzgesetz sowie den europarechtlichen „Technischen Spezifikationen für die Interoperabilität“ ergänzt.

#### §§ 50, 55 BOStrab

In der Verordnung über den Bau und Betrieb der Straßenbahnen wird die Maximallänge der Züge angegeben, die am Straßenverkehr teilnehmen. Gem. § 55 Abs. 2 BOStrab dürfen sie nicht länger als 75 Meter sein. Sofern die „LastMileTram“, ebenso wie andere Straßenbahnen, am Straßenverkehr teilnimmt, ist diese Grenze für sie bindend. Die Länge der Straßenbahn wirkt sich auf die Lärmemissionen aus. Der § 55 Abs. 2 BOStrab wurde allerdings nicht zur Kontrolle der Lärmemissionen eingeführt, sondern - entsprechend der Überschrift der Norm - um die Teilnahme am Straßenverkehr sicher zu regeln.<sup>63</sup>

Die Höchstgeschwindigkeiten der Straßenbahnen sind Regelungsinhalt des § 50 BOStrab. In der Gesetzesbegründung lässt sich das Motiv der Lärmkontrolle aber ebenfalls nicht erkennen.<sup>64</sup> Dennoch hat die Geschwindigkeit auf den Geräuschpegel Einfluss.

#### § 37 PBefG

Die Aufnahme des Betriebs wird durch die Genehmigungsbehörde unter Abstimmung mit der technischen Aufsicht genehmigt (§ 37 PBefG). Die technischen Vorgaben, die auch dem Immissionsschutz dienen, sind dementsprechend Voraussetzung für die Inbetriebnahme.

#### Schienenlärmschutzgesetz und TSI Lärm

Das Schienenlärmschutzgesetz (SchlärmschG) spezifiziert die Anforderungen an die Lärmemissionen von Güterwagen. Mit Beginn des Netzfahrplans 2020/2021 am 13. Dezember 2020 wurde durch § 3 SchlärmschG das Fahren oder Fahrenlassen von Güterzügen, in die laute Güterwagen eingestellt sind, auf dem deutschen Schienennetz verboten. Was unter lauten Güterwagen zu verstehen ist, konkretisieren die von der Europäischen Union entwickelten „Technische Spezifikationen für die Interoperabilität“<sup>65</sup> (TSI Lärm). Obwohl die Innovation der „LastMileTram“ gerade im Transport von Gütern (Paketen) liegt, ist fraglich, ob dessen Wagen als Güterwagen zu klassifizieren sind. Dass ein Straßenbahnfahrzeug zum Gütertransport genutzt wird, spricht jedenfalls gegen eine solche Einordnung.

---

<sup>60</sup> Jarass, BImSchG, § 38 Rn. 16; Storost, in: Ule/Laubinger/Repkewitz, Rn. C 8 f.

<sup>61</sup> Jarass, BImSchG, § 38 Rn. 19.

<sup>62</sup> Hansmann/Hofmann, in: Landmann/Rohmer, § 38 Rn. 6.

<sup>63</sup> Siehe hierzu auch die Begründung des Bundesrates zu § 55 BOStrab vom 23.2.1987, BR-Drs. 74/87, S. 18.

<sup>64</sup> Begründung des Bundesrates zu § 50 BOStrab vom 23.2.1987, BR-Drs. 74/87, S. 17.

<sup>65</sup> Verordnung (EU) Nr. 1304/2014 der Kommission vom 26. November 2014 über die technische Spezifikation für die Interoperabilität des Teilsystems „Fahrzeuge — Lärm“ sowie zur Änderung der Entscheidung 2008/232/EG und Aufhebung des Beschlusses 2011/229/EU, geändert durch Durchführungsverordnung (EU) 2019/774 der Kommission vom 16. Mai 2019.

#### 5.1.5.2 Lärmemissionen beim Be- und Entladen: TA Lärm

In Nr. 6.1 der Sechsten Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zum Bundes-Immissionsschutzgesetz<sup>66</sup>, der sogenannten Technischen Anleitung zum Schutz gegen Lärm (TA Lärm), werden Immissionsrichtwerte für Immissionsorte außerhalb von Gebäuden genannt. Die Unterteilung ist vergleichbar mit den Kategorien in der Verkehrslärmschutzverordnung. Je nach Bebauung liegen die Richtwerte tagsüber zwischen 45 und 65 Dezibel (A) und nachts zwischen 35 und 50 Dezibel (A). Zusätzlich ist die Kategorie „Industriegebiet“ mit aufgenommen, in der der Richtwert sowohl am Tag als auch in der Nacht 70 Dezibel (A) beträgt. Laut Nr. 6.1 Abs. 2 TA Lärm dürfen einzelne kurzzeitige Geräuschspitzen die Richtwerte tagsüber um nicht mehr als 30 Dezibel (A) und in der Nacht um nicht mehr als 20 Dezibel (A) überschreiten.

Der Anwendungsbereich umfasst gem. Nr. 1 Abs. 2 TA Lärm solche Anlagen, die den Anforderungen des Zweiten Teils des Bundes-Immissionsschutzgesetzes unterliegen. Ausgeklammert sind dementsprechend Fahrzeuge i.S.d. §§ 38 ff. BImSchG, zu denen Straßenbahnen zu zählen sind, als auch Schienenwege i.S.d. § 41 BImSchG.<sup>67</sup> Aus Nr. 7.4 Abs 3 und 4 TA Lärm ergibt sich, dass Verkehrsgeräusche auf öffentlichen Verkehrsflächen grundsätzlich nach der 16. BImSchV zu beurteilen sind.<sup>68</sup> Die Lärmbelastung durch eine zusätzliche Güterstraßenbahn bzw. einen Beiwagen zur Paketbeförderung sind somit nicht nach der TA Lärm zu bewerten. Denn es handelt sich dabei um Geräusche, die durch den Fahrvorgang emittiert werden. Etwas Anderes gilt allerdings für Lärmemissionen, die durch das Be- und Entladen der Pakete an den Haltestellen und Mikro-Depots verursacht werden. Der Be- und Entladeprozess sowie dessen Zeitpunkt müssten also auch entsprechend der Immissionsrichtwerte der TA Lärm ausgestaltet werden.

#### 5.1.5.3 Zwischenergebnis

Für den Be- und Entladevorgang gibt die TA Lärm Immissionsrichtwerte vor. Bei der fahrzeugtechnischen Ausgestaltung der „LastMileTram“ müsste laut § 38 Abs. 1 BImSchG in Bezug auf die (Lärm-)Emissionen der Stand der Technik beachtet werden. Darüber hinaus hält die BOStrab in § 50 Regelungen zur Höchstgeschwindigkeit und in § 55 Abs. 2 eine Längengrenze bereit, was Auswirkungen auf die Lärmbelastung hat. Derzeit beträgt die Maximallänge der Straßenbahnen in Frankfurt a.M. 38,5 Meter<sup>69</sup>, sodass die Grenze von 75 Metern selbst mit Beiwagen nicht überschritten wird.

#### 5.1.5.4 Möglichkeiten der Verkehrslärmreduktion

Die Einführung einer neuen BImSchV zu Grenzwerten auf Grundlage des § 38 Abs. 2 BImSchG könnte Klarheit bei der Typenzulassung der „LastMileTram“ schaffen. Weiter gesetzliche Regelungen sollten bei der Schallentstehung ansetzen. Die Schallentstehung und damit der Emissionspegel fahrender Straßenbahnen hängen in erster Linie von vier Faktoren ab:

- die Geschwindigkeiten der Straßenbahnen (lautere Emissionen bei erhöhter Geschwindigkeit),
- die Verkehrsstärke (Anzahl der Straßenbahnen pro Stunde),
- die Verkehrszusammensetzung (Art der Bremse) und

---

<sup>66</sup> Vom 26. August 1998 (GMBI Nr. 26/1998 S. 503).

<sup>67</sup> Hansmann, in: Landmann/Rohmer, Nr. 1 Rn. 7.

<sup>68</sup> Jarass, BImSchG, § 48 Rn. 20.

<sup>69</sup> Frankfurter Neue Presse: „Frankfurt macht Straßenbahnen länger: Eine Linie profitiert besonders“ von Dennis Pfeiffer-Goldmann vom 6.2.20 - <https://www.fnp.de/frankfurt/vgf-frankfurt-macht-strassenbahn-wagen-laenger-eine-linie-profitiert-besonders-13524078.html> (zuletzt abgerufen am 30.11.21)

- die Gleiskörper (feste Fahrbahn, Schotterbett mit Beton- oder Holzschwellen, Bahnübergänge, Brücken).<sup>70</sup>

Die Höchstgeschwindigkeit für Straßenbahnen könnte an die „LastMileTram“ angepasst werden. § 50 Abs. 2 BOStrab sieht vor, dass die Streckenhöchstgeschwindigkeit „nach der Bauart der Fahrzeuge und nach den Streckenverhältnissen sowie aus besonderem Anla[ss] festzulegen“ ist. Zudem tragen innovative technische Lösungen im Bereich der Verkehrszusammensetzung und des Gleiskörpers (z.B. neue Bremssohlen, Schienenschmieranlagen) zur Lärmreduktion bei.

## 5.2 Lieferabschnitt 2

### 5.2.1 Kartellrechtliche Erwägungen zu Mikrodepots

Die kooperative Nutzung von Mikrodepots der „LastMileTram“ durch verschiedene KEP-Dienstleister könnte kartellrechtliche Schwierigkeiten mit sich bringen.<sup>71</sup> Dazu zählen sogenannte White-Label-Lösungen - d.h. dienstleisterübergreifende Kooperationen, die nach außen neutral auftreten.<sup>72</sup> Zweck des Kartellrechts ist die Sicherstellung eines unverfälschten Wettbewerbs sowie eine durch Rechtsregeln zu verwirklichende Wettbewerbsordnung.<sup>73</sup> In § 1 des Gesetzes gegen Wettbewerbsbeschränkungen (GWB) ist das Verbot wettbewerbsbeschränkender Vereinbarungen geregelt. Der Begriff „Vereinbarungen“ ist weit auszulegen.<sup>74</sup> Außerdem nennt § 1 GWB zusätzlich noch „aufeinander abgestimmtes Verhalten“ als Auffangtatbestand. D.h., schon der Austausch von markterheblichen Informationen kann einen kartellrechtlichen Verstoß begründen.<sup>75</sup> Wenn die KEP-Dienstleister für die Mikrodepot-Nutzung im Rahmen der „LastMileTram“ kooperieren, ist ein Informationsaustausch jedoch unerlässlich. Die Gefahr wäre, dass dies dem Wettbewerb untereinander zuwiderläuft.

Allerdings ist nicht jeder Informationsaustausch wettbewerbsrechtlich verboten. Voraussetzung ist gem. § 1 GWB auch, dass eine Wettbewerbsbeschränkung bezweckt oder bewirkt wurde. Hinzu kommen die in § 2 GWB formulierten Legalausnahmen.

Die KEP-Dienstleister sollten durch kartellrechtliche Compliance sicherstellen, dass zu verbotenen Informationen mit den Konkurrenten nicht kommuniziert wird. Erreichen lässt sich dies durch eine klare interne Stellungnahme der Geschäftsleitung gegen Kartellbildung, regelmäßige Schulung des Personals und entsprechend ausgerichtete Arbeitsanweisungen. Alternativ wäre eine strikte räumliche Trennung der KEP-Paketlager anzustreben, um den Informationsaustausch im täglichen Geschäftsverkehr zu vermeiden.<sup>76</sup>

---

<sup>70</sup> Vgl. Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI): „Lärmschutz im Schienenverkehr“ vom 30.6.21, S. 12 ff. - [https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Publikationen/E/laermschutz-im-schienenverkehr-broschuere.pdf?\\_\\_blob=publicationFile](https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Publikationen/E/laermschutz-im-schienenverkehr-broschuere.pdf?__blob=publicationFile) (zuletzt abgerufen am 30.11.21).

<sup>71</sup> Vgl. Abschlussbericht „DeinDepot“, S. 67 f.: [https://www.frankfurt-university.de/fileadmin/standard/Hochschule/Fachbereich\\_1/FFin/Neue\\_Mobilitaet/Veroeffentlichungen/2020/Hofmann\\_et\\_al\\_2020\\_DeinDepot\\_Abschlussbericht\\_lang.pdf](https://www.frankfurt-university.de/fileadmin/standard/Hochschule/Fachbereich_1/FFin/Neue_Mobilitaet/Veroeffentlichungen/2020/Hofmann_et_al_2020_DeinDepot_Abschlussbericht_lang.pdf) (zuletzt abgerufen am 30.11.21).

<sup>72</sup> IHK Mittlerer Niederrhein: „Handbuch: Mikro-Depots im interkommunalen Verbund“, S. 4 - [https://www.ihk-krefeld.de/de/media/pdf/verkehr/final\\_ihk\\_studie\\_cityhubs\\_191104.pdf](https://www.ihk-krefeld.de/de/media/pdf/verkehr/final_ihk_studie_cityhubs_191104.pdf) (zuletzt abgerufen am 30.11.21).

<sup>73</sup> Körber/Schweitzer/Zimmer, in: Immenga/Mestmäcker, Wettbewerbsrecht, Einleitung Rn. 33.

<sup>74</sup> Zimmer, in: Immenga/Mestmäcker, Wettbewerbsrecht, § 1 Rn. 31.

<sup>75</sup> Zimmer, in: Immenga/Mestmäcker, Wettbewerbsrecht, § 1 Rn. 35.

<sup>76</sup> Nachhaltigkeitsstudie 2017 im Auftrag des Bundesverbandes Paket und Expresslogistik e. V. (BIEK): „Bewertung der Chancen für die nachhaltige Stadtlogistik von morgen“, S. 77 - <https://www.biek.de/veranstaltungen/veranstaltung/pressekonferenz-zur-biek-nachhaltigkeitsstudie-2017.html> (zuletzt abgerufen am 30.11.21).

## 5.2.2 Bauliche Anpassungen von Bahnsteigen und Haltestellen

Zur Sicherung der Transportboxen an den Bahnsteigen oder Straßenbahnhaltestellen müssen Befestigungssysteme installiert werden. Zum einen müsste der Transportboxlagerung Platz an den Bahnsteigen zur Verfügung gestellt werden. Zum anderen müssten entweder Metallrahmen oder Bodenschienen angebracht werden (siehe Abschnitte „3.1.2 Lieferabschnitt 2: Lagerung an den Straßenbahnhaltestellen“). Die Frage ist, nach welchen öffentlich-rechtlichen Vorgaben sich solche Anpassungen der Bahnsteige bzw. Haltestellen richten. Entweder ist ein bauplanungs-/bauordnungsrechtliches Verfahren oder ein Planfeststellungsverfahren einschlägig.

### 5.2.2.1 Bauplanungs- und Bauordnungsrecht

Grundsätzlich ist die Rechtmäßigkeit baulicher Anlagen nach dem Bauplanungs- sowie dem Bauordnungsrecht zu bewerten. Nach dem Bauplanungsrecht wird auf kommunaler Ebene die städtische Entwicklung anhand von Bauleitplänen und Bebauungsplänen bestimmt.<sup>77</sup> Dies richtet sich nach dem Baugesetzbuch (BauGB) sowie der Baunutzungsverordnung (BauNVO). Das Bauordnungsrecht dient der Gefahrenabwehr für die öffentliche Sicherheit und Ordnung.<sup>78</sup> Da dies den Kompetenzbereich der Länder betrifft, hat jedes Bundesland eigene konkrete baulich-technische Anforderungen. In Hessen sind sie in der Hessischen Bauordnung (HBO) zu finden.

### 5.2.2.2 Planfeststellungsvorbehalt

Gem. § 28 PBefG dürfen Betriebsanlagen der Straßenbahnen nur gebaut oder geändert werden, wenn zuvor eine Planfeststellungsverfahren stattfand. Zuständige Planfeststellungsbehörde ist nach § 29 Abs. 1 Satz 1 i.V.m. § 11 Abs. 2 Nr. 1 PBefG die Genehmigungsbehörde der entsprechenden Straßenbahn (für den Straßenbahnverkehr in Frankfurt a.M. folglich das Regierungspräsidium Darmstadt).

### 5.2.2.3 Abgrenzung Bauordnungsrecht zu Planfeststellungsverfahren

Die Anwendbarkeit des Bauordnungsrechts nach HBO ist von der Anwendbarkeit eines Planfeststellungsverfahrens abzugrenzen.

Von der HBO ausgenommen sind gem. § 1 Abs. 2 Nr. 1 HBO Anlagen des öffentlichen Verkehrs (einschließlich Zubehör, Nebenanlagen und Nebenbetriebe, mit Ausnahme von Gebäuden). Grund für diese Anwendungsausnahme sind Vorschriften außerhalb des Bauordnungsrecht, die die Sicherheit der Anlage im Blick haben.<sup>79</sup> Damit ist der Planfeststellungsvorbehalt gemeint, der bei der baulichen Änderung von Anlagen des Straßenbahnverkehrs greift. Im Kern geht es also um die Frage, ob die allgemeine Bauaufsichtsbehörde nach der HBO oder aber die Genehmigungsbehörde des Straßenbahnverkehrs in einem Planfeststellungsverfahren über das Vorhaben zu entscheiden hat.<sup>80</sup>

Die Zugehörigkeit einer Anlage zum „öffentlichen Verkehr“ richtet sich nach dem Widmungszweck.<sup>81</sup> Bahnsteige und Haltestellen sind regelmäßig öffentliche, dem Verkehrszweck gewidmete, Flächen.<sup>82</sup> Dementsprechend finden die Vorschriften der HBO auf die Straßenbahnhaltestellen keine Anwendung. Etwas anderes gilt allerdings für Anlagen, die nicht für den Straßenbahnverkehr notwendig sind. Zu diesen nicht notwendigen Anlagen könnten die Befestigungssysteme für die Transportboxen zählen, die auf den Bahnsteigen angebracht werden

---

<sup>77</sup> Hornmann, HBO, Einleitung Rn. 3.

<sup>78</sup> Hornmann, HBO, Einleitung Rn. 4.

<sup>79</sup> BeckOK-HBO/Spannowsky, § 1 Rn. 12; Hornmann, HBO, § 1 Rn. 11.

<sup>80</sup> Hornmann, HBO, § 1 Rn. 20.

<sup>81</sup> Hornmann, HBO, § 1 Rn. 13.

<sup>82</sup> EZBK/Runkel, BauGB, § 38 Rn. 53.

sollen. Beispielsweise unterfallen Anlagen zur Fremdwerbung an den Eisenbahnbrücken<sup>83</sup> oder in Bahnhofsgebäuden eingerichtete Supermärkte<sup>84</sup> mit einem Angebot, das über den Reisebedarf hinaus geht, auch nicht dem Planfeststellungsvorbehalt, sondern sind nach den Vorschriften der HBO zu bewerten.

Bei der Abgrenzung sind die örtlichen Verhältnisse zu berücksichtigen. Sollte danach nach funktionalen Gesichtspunkten die sog. Bahnbetriebsbezogenheit für die Befestigungssysteme zu bejahen sein, wäre die Planfeststellung einschlägig. Unter der Bahnbetriebsbezogenheit sind die Verkehrsfunktion und der räumliche Zusammenhang zu verstehen.<sup>85</sup> Es ließe sich argumentieren, dass die Befestigungssysteme für die Transportboxen der „LastMileTram“, ebenso wie Werbung oder Einkaufsmöglichkeiten, nicht der Beförderung von Personen dienen. Derzeit umfasst Straßenbahnverkehr aber ausschließlich die Personenbeförderung. Somit stände die bauliche Änderung nicht im Zusammenhang mit der Funktion des Straßenbahnverkehrs, sodass allgemeines Bauordnungsrecht Anwendung finden würde. Jedoch muss bedacht werden, dass die Zwischenlagerung der Transportboxen direkt auf den Bahnsteigen und Haltestellen umgesetzt werden soll. Ein räumlicher Zusammenhang könnte folglich vorliegen. Der Raum, der zuvor zum Aus- und Einsteigen der Fahrgäste genutzt wurde, wird dann anderweitig genutzt. Man könnte also auch annehmen, dass die Verkehrsfunktion der Straßenbahn doch betroffen ist und die Straßenbahnaufsicht deshalb die Änderung zu bewerten hat. Letztlich muss eine Abgrenzung jedoch im Einzelfall entschieden werden, wobei die örtlichen Gegebenheiten der Straßenbahnhaltestellen die Grundlage bilden sollten.

#### **5.2.2.4 Anforderungen an Haltestellen, § 31 BOStrab**

Die technische Aufsichtsbehörde ist laut § 61 Abs. 1 Satz 1 BOStrab für die Bauaufsicht in Bezug auf Betriebsanlagen der Straßenbahnen zuständig. Im vierten Abschnitt der BOStrab zu den „Betriebsanlagen“ findet sich auch § 31, der Regelungen zu den Haltestellen enthält. Bei der Installierung der Befestigungssysteme für die Transportboxen der „LastMileTram“ sind diese Vorgaben zu beachten. So ist in § 31 Abs. 1 Satz 2 BOStrab vorgeschrieben, dass Haltestellen Wetterschutz- und Sitzmöglichkeiten bieten sollen. Abs. 5 regelt, wie breit die Bahnsteige sein sollten, um den Fahrgastströmen gerecht zu werden. Die Befestigungssysteme dürften diesen Vorgaben nicht im Wege stehen. Dies wird auch durch Abs. 9 untermauert, in dem es heißt, dass *„Verkaufsstände, Werbeanlagen und sonstige Anlagen [...] den Betrieb nicht stören und insbesondere eine schnelle Verteilung der Fahrgäste auf den Bahnsteigen nicht behindern [dürfen].“* Darüber hinaus seien die für Rettungswege erforderlichen Breiten freizuhalten. Schließlich regeln die Abs. 6 und 7 zwar die maximalen Abstandsweiten bzw. Höhenunterschiede zwischen Bahnsteigkante und Fahrzeugfußboden, orientieren sich hierbei allerdings nur an der Personenbeförderung.

#### **5.2.2.5 Legislative Lösungsansätze**

Sobald die Möglichkeit des Gütertransports mit in die Definition von Straßenbahnen aufgenommen ist, wäre für die Planfeststellung nicht mehr nur auf die Personenbeförderung, sondern auch auf den Gütertransport abzustellen.

Die Vorschriften zu den Straßenbahnhaltestellen aus § 31 BOStrab könnten zudem an den Gütertransport angepasst werden.

Zum einen könnten die vorgeschriebenen Maße den Gütertransport berücksichtigen. Dementsprechend sollte Maximalabstände zwischen Bahnsteigkante und Fahrzeugfußboden in Abs. 6, sowie die erlaubten Höhenunterschiede in Abs. 7, auf ein Maß verringert werden, das das Ein- und Ausladen der Transportboxen

---

<sup>83</sup> BVerwG NJW 1962, 552.

<sup>84</sup> OVG Lüneburg NVwZ 1997, 602.

<sup>85</sup> Hornmann, HBO, § 1 Rn. 20.

vereinfacht. Auch bei der Berechnung der nötigen Bahnsteigbreite sollte das Verladen der Transportboxen mit einbezogen werden.

Zum anderen könnte in Abs. 9 festgelegt werden, dass sonstige Anlagen an Haltestellen neben der Personenbeförderung auch den Gütertransport nicht beeinträchtigen.

## 5.3 Lieferabschnitt 3

### 5.3.1 Verkehrsrechtliche Einordnung von Lastenrädern

Für Lastenräder gibt es bislang keine eigene Definition innerhalb der Vorschriften für den Straßenverkehr. Die Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung (StVZO) kennt nur die Klassen „Fahrrad“, „Kleinkraftrad“ bzw. „Kraftfahrzeug“. Die Einordnung erfolgt u.a. durch Antrieb, Maximalgeschwindigkeit, Anzahl der Räder und Masse/Abmessungen.

#### 5.3.1.1 Fahrrad

Das „Fahrrad“ wird in § 63a Abs. 1 StVZO als Fahrzeug mit mindestens zwei Rädern definiert, *„das ausschließlich durch die Muskelkraft auf ihm befindlicher Personen mit Hilfe von Pedalen oder Handkurbeln angetrieben wird“*. „Fahrräder mit elektronischer Trittmunterstützung“ - umgangssprachlich Pedelec genannt - sind durch § 63a Abs. 2 StVZO der Fahrzeugart „Fahrrad“ gleichgestellt. Voraussetzung hierfür ist, dass die Tretunterstützung nur bis maximal 25 km/h zum Einsatz kommt. Für entsprechende Lastenräder gelten die allgemeinen Vorschriften für den Fahrradverkehr. Insbesondere besteht keine Zulassungs- oder Betriebserlaubnispflicht, ebenso wenig greift eine Steuerpflicht oder muss eine Pflichtversicherung abgeschlossen werden.<sup>86</sup>

#### 5.3.1.2 Kleinkraftrad

Lastenräder mit Elektroantrieb, welche auch ohne Treten angetrieben werden (Ausnahme laut § 63a Abs. 1 Satz 2: Anfahr-/Schiebhilfe bis 6 km/h), und Pedelecs mit einer Maximalgeschwindigkeit über 25 km/h (sogenannte S-Pedelecs) gelten nicht als Fahrräder. Bei einer Höchstgeschwindigkeit von 45 km/h zählen sie stattdessen zu den Kleinkrafträdern.<sup>87</sup> Gem. § 3 Abs. 2 Satz 1 Nr. 1 lit. d der Fahrzeug-Zulassungsverordnung (FZV) besteht keine Zulassungspflicht. Kleinkrafträder trifft allerdings eine Betriebserlaubnis- und eine Versicherungskennzeichnungspflicht (siehe § 4 Abs. 1 und Abs. 3 FZV). Des Weiteren ist der Fahrer laut § 21a Abs. 2 Satz 1 der Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) zum Tragen eines Helmes verpflichtet und muss eine Fahrerlaubnis der Klasse AM besitzen – siehe § 6 Abs. 1 Satz 1 der Fahrerlaubnis-Verordnung<sup>88</sup> (FeV).

#### 5.3.1.3 Anpassung der StVZO und StVO

Das „Lastenrad“ könnte als eigene Klasse in die StVZO aufgenommen werden. Unter dem Gesichtspunkt der Verkehrssicherheit könnte die fahrzeugtechnische Ausgestaltung von Lastenrädern und Lastenanhängern in der StVZO genauer bestimmt werden. Die Besonderheiten, die sich durch den Gütertransport mittels Fahrrad ergeben, könnten auch in die StVO Berücksichtigung finden.<sup>89</sup> Solche Anpassungen würden für die Lastenradbelieferung im Rahmen des „LastMileTram“-Konzepts weitere rechtliche Klarheit schaffen.

Zudem wird teilweise die Anhebung der Höchstgeschwindigkeit für betriebserlaubnisfreie Pedelecs gefordert. Als Vorbild werden die Regelungen in den USA angeführt, die eine Höchstgeschwindigkeit von 32 km/h

---

<sup>86</sup> Huppertz, NZV 2010, 390 (391).

<sup>87</sup> Huppertz, NZV 2010, 390 (392).

<sup>88</sup> Auch „Verordnung über die Zulassung von Personen zum Straßenverkehr“ genannt.

<sup>89</sup> Zur Anpassung der StVZO und der StVO an den Lastenradverkehr hat die Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) bis 4.11.21 einen Forschungsauftrag ausgeschrieben: RV.0002/2021 „Lastenfahräder – Erarbeitung fahrzeugtechnischer Kategorien und konzeptionelle Überlegungen zur Verkehrsfläche“.

vorsehen.<sup>90</sup> Die Lastenrad-Belieferung im Rahmen der „LastMileTram“ wäre damit weniger Auflagen unterworfen und flexibler in ihrem Betrieb.

### 5.3.2 Lastenräder in Fußgängerzonen

Wie schon erwähnt, ist die Belieferung durch Lastenräder vor allem in dicht bebauten Stadtbereichen, wie Fußgängerzonen, wirtschaftlich sinnvoll. Beachtet werden muss, ob die Fußgängerzone mit der Zusatzbeschilderung „Lieferverkehr frei“ gekennzeichnet ist. Wichtig ist dies gerade dann, wenn es sich bei den Lastenrädern um Kleinkrafträder handelt. Für Pedelecs mit einer Höchstgeschwindigkeit von max. 25 km/h genügt der Zusatz „Fahrräder frei“. Der Vorteil besteht auch darin, dass der Fahrradverkehr im Gegensatz zum Lieferverkehr meist nicht nur befristet, sondern ganztägig zugelassen ist.<sup>91</sup> Ohne entsprechende Beschilderung ist wiederum eine (Sondernutzungs-)Genehmigung erforderlich.<sup>92</sup>

---

<sup>90</sup> ExtraEnergy e.V., „Die ideale Gesetzgebung – Aus Sicht von ExtraEnergy“ von Hannes Neupert, 25.1.12, <http://extraenergy.org/main.php?language=de&id=20> (zuletzt abgerufen am 19.2.21); Nachhaltigkeitsstudie 2017 im Auftrag des Bundesverbandes Paket und Expresslogistik e. V. (BIEK): „Bewertung der Chancen für die nachhaltige Stadtlogistik von morgen“, S. 70 – <https://www.biek.de/veranstaltungen/veranstaltung/pressekonferenz-zur-biek-nachhaltigkeitsstudie-2017.html> (zuletzt abgerufen am 30.11.21).

<sup>91</sup> Siehe dazu Verkehrsclub Deutschland e.V., „Verkehrsrecht – auf der sicheren Seite“ von Roland Huhn, April 2014 - <https://lastenrad.vcd.org/beschaffung-und-betrieb/verkehrsrecht/> (zuletzt abgerufen am 30.11.21).

<sup>92</sup> BIEK: „Mikro-Depots – Ein Plus für die Städte“, Juni 2019 - <https://www.biek.de/publikationen/faktenpapiere.html> (zuletzt abgerufen am 30.11.21).

## 6 Teil 5: Zivilrechtliche Haftungsverhältnisse

Die Frage nach den Haftungsverhältnissen ist eng verknüpft mit der Frage, welche Schäden beim Betrieb des „LastMileTram“-Konzepts möglicherweise auftreten. Es gilt somit zu eruieren, welche Schäden überhaupt entstehen könnten. Daran anschließend sollen die Grundzüge der Haftung dargestellt werden, die im Zusammenhang mit der „LastMileTram“ von Bedeutung sind. Schließlich sollen Möglichkeiten zur Minimierung der Haftungsrisiken aufgezeigt werden.

Bei der Betrachtung der Haftungsverhältnisse wird der Fokus auf dem ersten Lieferabschnitt liegen: dem Gütertransport in der Straßenbahn. In Deutschland ist der Betrieb einer solchen Straßenbahn noch neu. Die Paketbeförderung in Straßenbahnen birgt somit auch neue Risiken. Die haftungsrechtliche Beurteilung dieses ersten Lieferabschnitts ist für die Umsetzbarkeit des „LastMileTram“-Konzepts daher von besonderer Bedeutung.

### 6.1 Schadenskategorien

Zunächst soll ein Überblick gegeben werden, welche Schäden beim Betrieb der „LastMileTram“ denkbar sind.<sup>93</sup> Hierzu wurden Kategorien zu den verschiedenen Schadenstypen gebildet: Personenschäden, Eigentumsverletzungen, Umweltschäden und Schäden durch Verzögerung.

#### 6.1.1 Personenschäden

Beim Betrieb der „LastMileTram“ könnte ein Personenschaden entstehen. Unter einem Personenschaden wird die Beeinträchtigung der physischen oder psychischen Integrität bzw. des individuellen Wohlbefindens verstanden.<sup>94</sup> Vor allem physische Personenschäden kommen im Zusammenhang mit dem Gütertransport in der Straßenbahn in Betracht.

##### 6.1.1.1 Mögliche Schäden

Im Rahmen der „LastMileTram“ könnten drei verschiedene Personengruppen geschädigt werden: Fahrgäste, Personal und Dritte. Laut § 537 Nr. 2 lit. a HGB ist ein Fahrgast eine Person, die aufgrund eines Personenbeförderungsvertrags befördert wird. Unter Personal sind Arbeitnehmer zu verstehen. Die Arbeitnehmereigenschaften sind in § 611a BGB zu finden. Danach ist Arbeitnehmer, wer „im Dienste eines anderen zur Leistung weisungsgebundener, fremdbestimmter Arbeit in persönlicher Abhängigkeit verpflichtet“ ist. Als Dritte werden solche Rechtssubjekte bezeichnet, die in keiner schuldrechtlichen Beziehung zu den restlichen Akteuren der „LastMileTram“ stehen.

###### 6.1.1.1.1 Fahrgast

Fahrgäste könnten im Rahmen der Transportvariante 2 körperlich geschädigt werden, wenn Transportgut nicht ausreichend gesichert ist, sodass es sich während der Fahrt im Straßenbahnabteil bewegt und einen Fahrgast trifft. Bei Transportvariante 3 könnten Fahrgäste verletzt oder getötet werden, falls im angehängten Güterabteil z.B. durch Gefahrgut eine Explosion ausgelöst wird. Unabhängig von der Transportvariante wäre beim Be- und Entladen der Pakete eine Personenschädigung der Fahrgäste möglich.

###### 6.1.1.1.2 Personal

Im Hinblick auf das Personal sind insbesondere zwei gefährdete Personengruppen denkbar.

---

<sup>93</sup> Ausführungen beruhen v.a. auf Erkenntnissen aus einem Experteninterview mit der Stadtwerke Verkehrsgesellschaft Frankfurt am Main mbH (VGF) am 13.11.20.

<sup>94</sup> Geigel Haftpflichtprozess/Pardey, Kap. 4 Rn. 1.

Erstens wäre Personal gefährdet, welches für das Verladen der Pakete in und aus der Straßenbahn zuständig wäre. Sowohl der Verladeprozess selbst birgt Risiken (z.B. durch die Überwindung der Lücke zwischen Straßenbahn und Bahnsteigkante) als auch die Pakete, sollten diese unkontrolliert in Bewegung geraten.

Zweitens wäre Personal, das die Güter in der Straßenbahn begleitet, genauso gefährdet wie die übrigen Fahrgäste. Dazu zählen nicht nur Arbeitnehmer, welche für die Sicherung der Pakete zuständig wären, sondern auch das restliche Fahrpersonal, wie Fahrkartenkontrolleure, Sicherheitsdienst oder Straßenbahnfahrer.

#### 6.1.1.1.3 Dritte

Dritte könnten entweder auf dem Bahnsteig oder auf der Straße einen Schaden erleiden. Auf dem Bahnsteig halten sich auch Personen auf, die keinen Beförderungsvertrag mit dem Straßenbahnbetreiber geschlossen haben bzw. schließen möchten. Sie stehen dementsprechend nicht in einer schuldrechtlichen Beziehung zum „LastMileTram“-Betreiber. Damit gelten sie als unbeteiligte Dritte, die dennoch durch den Gütertransport (z.B. beim Verladeprozess auf dem Bahnsteig) verletzt werden könnten. Im Straßenverkehr könnten Dritte mit der „LastMileTram“ zusammenstoßen und dabei verletzt oder getötet werden.

#### 6.1.1.2 Schadenskompensation

Ausgeglichen wird sowohl der immaterielle, als auch der materielle Schaden. Bei Tötung wird der Schaden der Hinterbliebenen in gewissem Umfang kompensiert.

##### 6.1.1.2.1 Schmerzensgeld

Der immaterielle Schaden umfasst die eigentliche Gesundheits- bzw. Körperschädigung sowie nichtvermögensrechtliche Folgen, wie beispielsweise die Beeinträchtigung der Lebensfreude im Anschluss an das Schadensereignis. Der Schädigende hat für diese immateriellen Schäden nach § 253 Abs. 2 BGB sogenanntes „Schmerzensgeld“ zu leisten.<sup>95</sup>

##### 6.1.1.2.2 Geldersatz für Vermögens(folge)schäden

Daneben stehen mittelbare, materielle Schäden, auch Vermögensschäden genannt. Hierzu zählen Heilungs-, Behandlungs- und Pflegekosten. Sie werden nach § 249 BGB durch Geldersatz ausgeglichen. Zudem haftet der Schädigende für Mehrbedarfskosten, sofern der Geschädigte durch gesteigerte Bedürfnisse Vermögensnachteile erleidet (siehe auch § 843 Abs. 1 BGB). Unter vermehrten Bedürfnissen sind alle unfallbedingten Mehraufwendungen zu verstehen, also die Nachteile, „die dem Verletzten infolge dauernder Störungen seines körperlichen Wohlbefindens entstehen“.<sup>96</sup> Beispielsweise gehören hierzu Kosten für eine Pflegeperson, falls der Geschädigte nach dem Unfall gepflegt werden muss.<sup>97</sup> Falls die Erwerbsfähigkeit durch den Personenschaden beeinträchtigt wird, liegt außerdem ein Erwerbs- oder Fortkommensschaden vor. Der dadurch entgangene Gewinn ist gem. § 252 BGB ersetzbar.<sup>98</sup>

##### 6.1.1.2.3 Entschädigung für Hinterbliebene

Im Falle einer Tötung sichern § 844 Abs. 3 BGB und § 5 Abs. 3 des Haftpflichtgesetzes (HaftPflG) den Hinterbliebenen eine angemessene Entschädigung für ihr seelisches Leid zu.

---

<sup>95</sup> Vgl. Geigel Haftpflichtprozess/*Pardey*, Kap. 4 Rn. 2; zur Abgrenzung des immateriellen vom Vermögensschaden siehe MüKo-BGB/*Oetker*, § 253 Rn. 9; BeckOK-BGB/*Spindler*, § 253 Rn. 9; HK-BGB/*Schulze*, § 253 Rn. 2.

<sup>96</sup> BGH NJW, 1974, 41 (42).

<sup>97</sup> BGH NJW 1996, 2508 f.; Jauernig/*Teichmann*, § 843 Rn. 2; MüKo-BGB/*Wagner*, § 843 Rn. 19; BeckOK-BGB/*Spindler*, § 843 Rn. 24; HK-BGB/*Staudinger*, § 843 Rn. 5.

<sup>98</sup> *Stürner*, JZ 1984, 461 ff.; *Grunsky*, DAR 1988, 397 (400 ff.); Geigel Haftpflichtprozess/*Pardey*, Kap. 4 Rn. 2.

## 6.1.2 Eigentumsverletzungen

Des Weiteren sind Eigentumsverletzungen bei der Umsetzung der „LastMileTram“ denkbar. Zu Eigentumsverletzungen gehören Sachentziehungen und -vorenthaltungen, Zuordnungsverletzungen, Substanzverletzungen, Funktions- und Nutzungsstörungen.<sup>99</sup> Beim Transport von Gütern dürften insbesondere Substanzverletzungen ein Thema sein. Substanzverletzungen sind Eingriffe in die stoffliche Unversehrtheit einer Sache.<sup>100</sup> Dagegen liegt eine Sachentziehung vor, wenn die Sache selbst oder deren Nutzungsmöglichkeit dem Eigentümer entzogen werden.<sup>101</sup> Dies wäre beispielsweise der Fall, wenn Pakete durch den Transport in der Straßenbahn verloren gingen.

### 6.1.2.1 Substanzverletzungen

#### 6.1.2.1.1 Mögliche Schäden

Substanzverletzungen könnten an der Straßenbahn, an dessen Infrastruktur oder an den Paketen entstehen.

##### Schaden an der Straßenbahn

Die Straßenbahn könnte nicht nur aufgrund entsicherter Pakete oder einer Explosion durch Gefahrgut beschädigt werden, sondern auch beim Be- und Entladen der Transportgüter. Beispielsweise könnte eine Paket-Transportbox mit der sich schließenden Straßenbahntür kollidieren und dabei den Schließmechanismus zerstören. Ein weiterer potenzieller Schaden wäre in der Beschädigung der Paketsicherungssysteme innerhalb der Straßenbahn zu sehen. Ein solcher Schaden könnte durch falsche Bedienung oder Überlastung der Sicherungssysteme verursacht werden, z.B. durch Überschreiten des Maximalgewichts der Transportboxen.

##### Schaden an der Infrastruktur

Neben der Straßenbahn selbst könnte auch deren Infrastruktur durch den Gütertransport Schaden nehmen. Zur Infrastruktur zählen u.a. Schienen, Hochspannungsleitungen und Bahnsteige.

##### Schaden an den Paketen

Die transportierten Pakete könnten auf vielfache Weise beschädigt oder zerstört werden. Am offensichtlichsten scheint auch hier ein Schaden aufgrund fehlerhafter Sicherung oder Verladung durch das Personal. Hinzu kommt die Möglichkeit, dass Fahrgäste die Pakete verschuldet (z.B. Randalieren) oder unverschuldet (Unfälle) beschädigen. Ferner könnte ein Transport unter falschen Bedingungen (z.B. zu hohe oder zu niedrige Temperaturen) Schäden am Inhalt der Pakete verursachen.

#### 6.1.2.1.2 Schadenskompensation

Bei einer Substanzverletzung kann die jeweilige Sache entweder beschädigt oder vollständig zerstört sein. Art und Umfang des Schadensersatzes bemessen sich nach den §§ 249 ff. BGB. In Betracht kommt entweder eine Restitution nach § 249 BGB oder eine Kompensation gem. § 251 BGB. Laut § 251 Abs. 1 BGB wandelt sich der Herstellungsanspruch aus § 249 Abs. 1 BGB bei Unmöglichkeit automatisch in einen Wertersatzanspruch um.<sup>102</sup>

##### Beschädigung der Sache

Gem. § 249 Abs. 1 BGB ist der Zustand wiederherzustellen, der bestehen würde, wenn der zum Ersatz verpflichtende Umstand nicht eingetreten wäre. In § 249 Abs. 2 Satz 1 BGB ist geregelt, dass bei der Beschädigung einer Sache auch Geldersatz zur Wiederherstellung verlangt werden kann.

---

<sup>99</sup> Geigel Haftpflichtprozess/Schmidt, Kap. 1 Rn. 12; Jauernig/Teichmann, § 823 Rn. 7 ff.; BeckOK-BGB/Förster, § 823 Rn. 121 ff.

<sup>100</sup> MüKo-StGB/Wieck-Noodt, § 303 Rn. 19; Heger, in: Lacker/Kühl, § 303 Rn. 3.

<sup>101</sup> MüKo-StGB/Wieck-Noodt, § 303 Rn. 29; Hecker, in: Schönke/Schröder, § 303 Rn. 12.

<sup>102</sup> MüKo-BGB/Oetker, § 251 Rn. 4; BeckOK-BGB/Flume, § 249 Rn. 63; HK-BGB/Schulze, § 251 Rn. 1 f.

### Zerstörung einer unvertretbaren Sache

Von der Zerstörung einer Sache ist in § 249 Abs. 2 Satz 1 BGB allerdings nicht die Rede. Zudem steht die Zerstörung der Unmöglichkeit (§ 251 BGB) systematisch näher.<sup>103</sup> Ob auf § 249 BGB oder aber auf § 251 BGB abzustellen ist, hängt vom Vorliegen einer vertretbaren oder unvertretbaren Sache ab. Unvertretbare Sachen zeichnen sich dadurch aus, dass die Ersatzlieferung einer gleichartigen und –wertigen Sache nicht möglich ist und somit der ursprüngliche Zustand auf diese Weise nicht wiederhergestellt werden kann.<sup>104</sup> Unstreitig ist dementsprechend der Rückgriff auf § 251 Abs. 1 BGB bei der Zerstörung von unvertretbaren Sachen.<sup>105</sup> Falls ein Paket ein Unikat enthält, welches beim Transport zerstört wurde, ist folglich Wertersatz zu leisten.

### Zerstörung einer vertretbaren Sache

Nach ständiger Rechtsprechung<sup>106</sup> des BGH ist die Ersatzlieferung eine Form der Naturalrestitution gem. § 249 BGB. Für vertretbare Sachen wäre also eine Ersatzlieferung nach § 249 Abs. 1 BGB bzw. Geldersatz hierfür nach § 249 Abs. 2 Satz 1 BGB möglich. Eine vertretbare Sache i.S.d. § 91 BGB ist eine bewegliche Sache, die im Verkehr nach Zahl, Maß oder Gewicht bestimmt werden kann. Zu den vertretbaren Sachen würden nach dieser Definition im Falle der „LastMileTram“ auch Straßenbahn- und Infrastruktureile, wie Schienen, zählen. Strittig ist jedoch, wie gebrauchte Sachen zu behandeln sind<sup>107</sup> – so wie auch die Straßenbahn bzw. die Schienen gebraucht wären. Letztlich steht aber außer Frage, dass der Schaden entweder über § 249 BGB oder § 251 BGB kompensiert wird.

## 6.1.2.2 Sachentziehung

### 6.1.2.2.1 Mögliche Schäden

Während des Transportprozesses könnten Pakete verloren gehen. Beispielsweise könnte ein Paket durch Fahrgäste, Personal oder Dritte gestohlen werden. Pakete könnten allerdings auch durch Fehler im Transportablauf an die falsche Stelle verbracht werden und auf diese Weise verloren gehen. In jedem Fall würde dem Eigentümer des Pakets dessen Sache entzogen werden. Regelmäßig wird Eigentümer des Pakets zum Zeitpunkt der Versendung der Absender sein.

### 6.1.2.2.2 Schadenskompensation

Für den Schadensersatz wegen Sachentziehung wird ebenso wie bei der Substanzverletzung auf die §§ 249 ff. BGB abgestellt. Der Unterschied besteht darin, dass der Eigentümer gem. § 250 Satz 1 BGB eine Frist zu setzen hat. Die Kompensation des Wiederbeschaffungswertes an sich ist aber durch ständige Rechtsprechung anerkannt.<sup>108</sup>

## 6.1.3 Umweltschäden

§ 2 Nr. 1 des Umweltschadengesetzes (USchadG) enthält die Legaldefinition des Begriffs „Umweltschaden“. Geschädigt sind hiernach entweder Arten, natürliche Lebensräume, Gewässer oder Böden. In der Literatur wurde der ähnliche Begriff „ökologischer Schaden“ als „Eingriffe in Naturgüter sowie die Beziehungen zwischen diesen“ definiert.<sup>109</sup>

---

<sup>103</sup> BeckOK-BGB/Flume, § 249 Rn. 67.

<sup>104</sup> BeckOK-BGB/Flume, § 249 Rn. 113.

<sup>105</sup> BeckOK-BGB/Flume, § 249 Rn. 68.

<sup>106</sup> BGH BeckRS 2018, 7532 Rn. 16; NJW 2008, 2430 Rn. 10; NJW 1972, 1800 (1801).

<sup>107</sup> Gegen die Möglichkeit der Ersatzlieferung bei der Zerstörung gebrauchter Sachen: MüKo-BGB/Oetker, § 249 Rn. 325, 327.

<sup>108</sup> BeckOK-BGB/Flume, § 249 Rn. 72 m.w.N.

<sup>109</sup> Schulte, JZ 1988, 278 (284).

### 6.1.3.1 Mögliche Schäden

Pakete könnten gefährliche Güter beinhalten, die sich umweltschädigend auswirken. Hierunter fallen etwa explosive Stoffe, die neben der Straßenbahn auch die darum liegende Umwelt beeinträchtigen. Des Weiteren könnten giftige Gase oder ätzende Flüssigkeiten austreten.

### 6.1.3.2 Schadenskompensation

Zu unterscheiden sind die Haftung für ökologische Schäden im zivilrechtlichen und im öffentlich-rechtlichen Bereich.

#### 6.1.3.2.1 Zivilrechtliche Haftung

Ökologische Schäden lassen sich über den Zivilrechtsweg nur einklagen, sofern der Schaden nicht nur an der Umwelt als solcher, sondern gleichzeitig auch an einem privaten Rechtsgut entstanden ist.<sup>110</sup>

#### Ökologische Schäden an Privatrechtsgütern

Bei einem ökologischen Schaden kann es sich immer auch um einen Schaden an einem individuellen/privaten Rechtsgut handeln. Ein solcher materieller Schaden muss sich auf eine Rechtsposition beziehen, die einem Rechtssubjekt zugeordnet werden kann.<sup>111</sup>

Beispielsweise kann das Rechtssubjekt eine natürliche/juristische Person sein, der ein an die Straßenbahnschienen angrenzendes Grundstück gehört. Die Rechtsposition wäre insofern das Eigentumsrecht an diesem Grundstück. Eine Explosion in der Straßenbahn könnte einen Garten in diesem Grundstück zerstören. Neben dem ökologischen Schaden – der Zerstörung von natürlichem Lebensraum verschiedener Arten – wäre dies auch eine Eigentumsverletzung.

Ein weiteres Beispiel wäre eine Luftverschmutzung durch den Austritt giftiger Gase. Die Luftverschmutzung selbst, also der ökologische Schaden, wäre zivilrechtlich nicht zu kompensieren. Etwas Anderes würde gelten, wenn Fahrgäste die verschmutzte Luft einatmen und dadurch an der Gesundheit geschädigt würden. Das Privatrechtsgut wäre in diesem Fall die Gesundheit der Fahrgäste, wofür diese kompensiert werden müssten.

Die zivilrechtliche Ersatzfähigkeit ökologischer Schäden richtet sich also vielmehr nach dem betroffenen Privatrechtsgut. Siehe insofern die Abschnitte „6.1.1 Personenschäden“ und „6.1.2 Eigentumsverletzungen“.

#### Rein ökologische Schäden

Rein ökologische Schäden sind zivilrechtlich nicht einklagbar. Darunter fallen etwa Verunreinigungen des Wassers (Grund- oder Oberflächenwasser) sowie Luftverschmutzungen. Der Grund ist darin zu sehen, dass diese Schäden nicht einer einzelnen Person zugeordnet werden können.<sup>112</sup> Für reine Umweltschäden bleibt insofern nur die öffentlich-rechtliche Haftung.

#### 6.1.3.2.2 Öffentlich-rechtliche Haftung

Die öffentlich-rechtliche Haftung zu Umweltschäden ist im Umweltschadengesetz (USchadG) geregelt – dem deutschen Umsetzungsrecht der europäischen Umwelthaftungsrichtlinie<sup>113</sup>. Für Umweltschäden i.S.d. § 2 Nr. 1 USchadG kommt eine öffentlich-rechtliche Verpflichtung nach § 9 USchadG in Betracht. Danach muss der

---

<sup>110</sup> Ruffert, NVwZ 2010, 1177 (1178); Reese, DStR 1996, 24.

<sup>111</sup> MüKo-BGB/Oetker, § 249 Rn. 26.

<sup>112</sup> MüKo-BGB/Oetker, § 249 Rn. 26.

<sup>113</sup> Richtlinie 2004/35/EG des europäischen Parlaments und des Rates vom 21. April 2004 über Umwelthaftung zur Vermeidung und Sanierung von Umweltschäden.

Schädiger („Verantwortlicher“ i.S.d. § 2 Nr. 3 USchadG) die Kosten für Vermeidungs-, Schadensbegrenzungs- und Sanierungsmaßnahmen tragen. Dies unterfällt dem behördlichen Vollzug.<sup>114</sup>

## **6.1.4 Schäden durch Fahrplan-Verzögerung**

### **6.1.4.1 Mögliche Schäden**

Der Fahrplan des Straßenbahnsystems ist eng getaktet. Der Gütertransport in der Straßenbahn muss sich diesem Zeitplan anpassen. Wenn es durch die Gütermithnahme zu Zeitverzögerungen kommt – etwa da das Be- bzw. Entladen der Pakete an einer Haltestelle länger dauert – kann dies zu Verspätungen der „LastMileTram“ oder einer/mehrerer nachfolgender Straßenbahn(en) führen. Sowohl die Transportzeit der Pakete als auch die Fahrzeit der Fahrgäste würde sich verlängern. Auf der einen Seite würden Pakete nicht rechtzeitig geliefert werden. Auf der anderen Seite könnten Fahrgäste z.B. ihre Anschlussverbindungen im Zug- oder Flugverkehr verpassen, was mit einem Schaden verbunden wäre.

### **6.1.4.2 Schadenskompensation**

#### **6.1.4.2.1 Verspätung der Pakete**

Sofern der Zeitpunkt der Lieferung vertraglich festgelegt wurde, ist der Schaden wegen Verzugs gem. §§ 280 Abs. 1, 286 BGB ersetzbar. Auch an dieser Stelle sind die §§ 249 ff. BGB einschlägig.

#### **6.1.4.2.2 Verspätung der Fahrgäste**

Laut § 16 der Verordnung über die Allgemeinen Beförderungsbedingungen für den Straßenbahn- und Obusverkehr sowie den Linienverkehr mit Kraftfahrzeugen (BefBedV<sup>115</sup>) sind Ersatzansprüche bei Abweichungen von Fahrplänen durch Verkehrsbehinderungen, Betriebsstörungen oder -unterbrechungen sowie Platzmangel ausgeschlossen. Des Weiteren wird keine Gewähr für das Einhalten von Anschlüssen übernommen. Der Schaden des Fahrgastes wegen Verzugs der Beförderung könnte folglich nicht kompensiert werden.

## **6.2 Grundzüge der Haftung**

Nachfolgend sollen die Grundzüge der Haftung skizziert werden. Generell ist zwischen vertraglicher, quasi-vertraglicher und außervertraglicher (deliktischer) Haftung zu unterscheiden. Die gesetzlichen Haftungsgrundlagen, welche für den Betrieb der „LastMileTram“ relevant sind, werden genannt. Weiterhin sollen einschlägige gesetzliche Haftungsbegrenzungen aufgezeigt werden.

### **6.2.1 Vertragliche Haftung**

Für die vertragliche Haftung kommt es auf die Vertragsart an. Aus der Vertragsart können die Vertragspflichten abgeleitet werden, welche schließlich Aufschluss über die Haftung der verschiedenen Akteure geben. Deshalb werden die Vertragsbeziehungen zwischen den verschiedenen Akteuren der LastMileTram beleuchtet.

#### **6.2.1.1 Vertragsverhältnisse**

Welche Vertragsbeziehungen eingegangen werden, hängt maßgeblich vom Geschäftsmodell der „LastMileTram“ ab. Demzufolge ist zunächst zu klären, welche Variationsmöglichkeiten bzgl. der betrieblichen Ausgestaltung bestehen und welche der vertraglichen Betrachtung zugrunde gelegt werden.

##### **6.2.1.1.1 Geschäftsmodell der „LastMileTram“**

Offen ist, welche Transportvariante schließlich umgesetzt wird und welche Rolle die Straßenbahnbetreiberin (in Frankfurt a.M.: Stadtwerke Verkehrsgesellschaft Frankfurt am Main mbH = VGF) einnehmen würde.

---

<sup>114</sup> Ruffert, NVwZ 2010, 1177 (1179).

<sup>115</sup> Teilweise auch VO-ABB abgekürzt.

## Transportvariante

Die Wahl einer der drei genannten Transportvarianten wirkt sich direkt auf den Vertragsrahmen der „LastMileTram“ aus. Insbesondere ist ausschlaggebend, ob der Güter- und Personentransport gleichzeitig in einer Straßenbahn stattfindet oder ein gesonderter Gütertransport angestrebt wird. Um die rechtlichen Besonderheiten der gemischten Waren- und Personenbeförderung miteinzubeziehen, wird nachfolgend auch das Vertragsverhältnis zum Fahrgast beleuchtet.

## Rolle der Straßenbahnbetreiberin

Die Straßenbahnbetreiberin könnte drei verschiedene Rollen einnehmen.

- Sie könnte selbst Betreiberin der „LastMileTram“ sein und hierbei auch den Pakettransport durchführen und beaufsichtigen.
- Sie könnte zwar Betreiberin der „LastMileTram“ sein, aber anderen Unternehmen (z.B. KEP-Dienstleistern) das Be- und Entladen sowie Beaufsichtigen der Pakete überlassen.
- Sie könnte mit einem anderen Unternehmen einen Vertrag über die Nutzung des städtischen Schienennetzes schließen, damit dieses die „LastMileTram“ betreibt.

In Szenario 2) ist die größte Zahl an Akteuren am Betrieb der „LastMileTram“ involviert. Dementsprechend ist die Risikoverteilung komplexer und der Vertragsrahmen umfassender. Für die nachfolgende Betrachtung wird daher von Szenario 2) ausgegangen, da die Problembereiche aus den anderen Szenarien auf diese Weise automatisch mitbehandelt werden.

### 6.2.1.1.2 Straßenbahnbetreiberin und Fahrgast: Beförderungsvertrag

Bei Fahrtantritt wird zwischen der Straßenbahnbetreiberin und dem Fahrgast ein Werkvertrag nach §§ 631 ff. BGB in Form eines Beförderungsvertrags geschlossen. Der Vertrag kommt beim Einsteigen des Fahrgastes in die Straßenbahn durch schlüssiges Verhalten, d.h. konkludent, zustande.<sup>116</sup>

#### Rechte und Pflichten gem. BefBedV

Ausgestaltet ist der Beförderungsvertrag durch Spezialvorschriften. Die in diesem Zusammenhang häufig genannte europäische Fahrgastrechte-VO<sup>117</sup> zum Bahnverkehr gilt nur für den Eisenbahnverkehr und gerade nicht für Fahrten in Straßenbahnen.<sup>118</sup> Stattdessen kommt gem. § 57 Abs. 1 PBefG die Verordnung über die Allgemeinen Beförderungsbedingungen für den Straßenbahn- und Obusverkehr sowie den Linienverkehr mit Kraftfahrzeugen (BefBedV<sup>119</sup>) zur Anwendung. Die BefBedV regelt Einzelfragen zum Beförderungsverhältnis und konkretisiert die vertraglichen Rechte und Pflichten.<sup>120</sup> So greift die BefBedV insbesondere bei Schäden durch Verspätungen oder Ausfällen. Zudem legt § 2 BefBedV eine Beförderungspflicht für Personen nach den Maßgaben des PBefG (Beförderungspflicht in § 22 PBefG) fest.

#### Rechte und Pflichten aus §§ 631 ff. BGB

Außerhalb des Anwendungsbereichs der BefBedV wird auf die allgemeinen Regelungen zum Werkvertrag zurückgegriffen. Die Vertragspflichten lassen sich in Hauptleistungs-, Nebenleistungs- und Schutzpflichten unterteilen.

---

<sup>116</sup> *Heinze*, in: *Heinze/Fehling/Fiedler*, PBefG, § 22 Rn. 7; *MüKo-BGB/Busche*, § 631 Rn. 50.

<sup>117</sup> Verordnung (EG) Nr. 1371/2007 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. Oktober 2007 über die Rechte und Pflichten der Fahrgäste im Eisenbahnverkehr.

<sup>118</sup> *Tonner*, *VuR* 2010, 209 (214).

<sup>119</sup> Teilweise auch VO-ABB abgekürzt.

<sup>120</sup> *MüKo-BGB/Tonner*, § 651y Rn. 1.

### *Hauptleistungspflichten*

Die Hauptleistungspflicht der Straßenbahnbetreiberin ist gem. § 631 Abs. 1 BGB die Herstellung des versprochenen Werkes, wobei es sich laut Abs. 2 Alt. 2 um einen durch Arbeit oder Dienstleistung herbeizuführenden Erfolg handeln kann. Im vorliegenden Falle wäre dieser Erfolg die Beförderung zum vereinbarten Ziel. Für den Fahrgast besteht die Hauptleistungspflicht in der Entrichtung der vereinbarten Vergütung.

### *Nebenleistungspflichten*

Die Nebenleistungspflichten ergeben sich aus der Natur des Werkvertrags.<sup>121</sup> Für den Beförderungsvertrag ließe sich möglicherweise eine Pflicht der Straßenbahnbetreiberin ableiten, den Fahrgast rechtzeitig über Fahrplanänderungen bzw. –verzögerungen zu informieren, um eine reibungslose Beförderung zu gewährleisten.

### *Schutzpflichten*

Die Rechtsbeziehung von Vertragsparteien begründet ein besonderes Näheverhältnis. Es ist somit davon auszugehen, dass sie besondere Rücksicht auf die Rechtsgüter des jeweils anderen nehmen. D.h., im Gegensatz zu Personen, die in keinem Schuldverhältnis zueinander stehen, treffen Vertragspartien sogenannte Schutzpflichten aus § 241 Abs. 2 BGB. Bei Beförderungsverträgen wird beispielsweise die körperliche Integrität des Fahrgastes geschützt.<sup>122</sup>

#### 6.2.1.1.3 Straßenbahnbetreiberin und KEP-Dienstleister: Beförderungsvertrag

Die KEP-Dienstleister möchten die Straßenbahn dazu nutzen, die ihm anvertrauten Pakete zu befördern. Dementsprechend schließt er ebenso wie der Fahrgast einen Werkvertrag i.S.d. § 631 BGB in Form eines Beförderungsvertrags. Die Vertragspflichten und –rechte sind weitestgehend identisch – sowohl die BefBedV als auch die werkvertraglichen Grundsätze finden Anwendung. Unterschiede ergeben sich aus dem Beförderungsgegenstand: für die Personenbeförderung existieren im BefBedV andere Vorschriften als für die Beförderung von Sachen. Dies spiegelt sich beispielsweise in den Haftungsbegrenzungen wieder (siehe 3.4). Zudem ist in § 11 Abs. 2 BefBedV die Beförderung gefährlicher Stoffe/Gegenstände ausgeschlossen.

#### 6.2.1.1.4 KEP-Dienstleister und Versender: Speditionsvertrag

##### *Abgrenzung: Speditions- und Frachtvertrag*

Wenn dem KEP-Dienstleister ein Paket zum Transport übergeben wird, kommen grundsätzlich zwei Vertragstypen in Betracht. Es kann sich entweder um einen Fracht- oder um einen Speditionsvertrag handeln.

##### *Speditionsvertrag*

Die Legaldefinition in § 453 Abs. 1 HGB besagt, dass der Spediteur durch den Speditionsvertrag verpflichtet ist, die Versendung des Gutes zu besorgen. Laut § 434 HGB ist darunter die Organisation der Versendung zu verstehen. Der Spediteur übernimmt also die Rolle des „Architekten des Frachtgeschäfts“, weswegen das Speditionsgeschäft auch als frachtrechtliches Hilfsgeschäft bezeichnet wird.<sup>123</sup> Der Spediteur genießt weitgehende Dispositionsfreiheit, welches Beförderungsmittel bzw. welchen Beförderungsweg er für den Transport wählt.<sup>124</sup>

---

<sup>121</sup> Jauernig/Mansel, § 631 Rn. 5.

<sup>122</sup> Jauernig/Mansel, § 631 Rn. 12.

<sup>123</sup> EBJS/Rinkler, § 453 Rn. 18.

<sup>124</sup> EBJS/Rinkler, § 453 Rn. 65.

### Frachtvertrag

Gem. § 407 Abs. 1 HGB wird der Frachtführer durch den Frachtvertrag verpflichtet, das Gut zum Bestimmungsort zu befördern und dort an den Empfänger abzuliefern. Charakteristisch für den Frachtvertrag ist der Frachtbrief und die genaue Vereinbarung des Transports.<sup>125</sup>

### Abgrenzung

Die Abgrenzung erfolgt über die Auslegung aller Vertragsumstände. Deuten diese darauf hin, dass der KEP-Dienstleister die komplette Organisation des Transports übernehmen will, liegt ein Speditionsvertrag vor. Soll nur die Ausführung bestimmter Beförderungsleistungen geschuldet werden, entspricht dies einem Frachtvertrag.<sup>126</sup> Es kommt nicht darauf an, ob die Beförderungsleistung vom KEP-Dienstleister selbst durchgeführt wird.<sup>127</sup>

Klassischerweise werden dem KEP-Dienstleister Pakete lediglich unter Angabe der Zieladresse übergeben. Nur in seltenen Fällen werden KEP-Dienstleistern besondere Güter zur Versendung überlassen, wobei separate Vereinbarungen zur Art und Weise der Beförderung zu treffen sind. Für die „LastMileTram“ ist davon auszugehen, dass solche sensiblen Pakete (z.B. besonders wertvolle oder sperrige Güter) nicht das Hauptgeschäft ausmachen sollen. Das Beförderungsmittel bzw. die Route der Beförderung spielen insoweit keine Rolle. Im Ergebnis handelt es sich damit um Speditionsverträge.

### Rechte und Pflichten aus dem Speditionsvertrag

Während der Versender die Entgeltzahlungspflicht und die Pflicht zur Bereitstellung des Transportgutes zu erfüllen hat, lassen sich die Pflichten des Spediteurs nicht allgemeingültig benennen. Der Kernbereich der Spediteurpflichten ist in § 454 Abs. 1 HGB aufgelistet. Besonders prägend ist auch die Interessenswahrungspflicht aus § 454 Abs. 4 HGB.<sup>128</sup> Von ihr lassen sich vielfältige Nebenleistungs- und Schutzpflichten ableiten. Darüber hinaus kann der KEP-Dienstleister gem. Abs. 3 den Abschluss eines Versicherungsvertrages schulden.

#### 6.2.1.2 Haftungsgrundlagen

##### 6.2.1.2.1 Allgemeiner Schadensersatz

Allgemeiner Schadensersatz ist grundsätzlich über die §§ 280 ff. BGB zu erstreiten. Diese Normen regeln den Schadensersatz statt und neben der Leistung. Sie sind verschuldensabhängig, wobei § 280 Abs. 1 Satz 2 BGB eine Verschuldensvermutung beinhaltet.

Der Verschuldensmaßstab richtet sich im Zivilrecht nach § 276 Abs. 1 Satz 1 BGB. Demzufolge hat der Schuldner Vorsatz und Fahrlässigkeit zu vertreten. Das Fahrpersonal hat sogar dem Sorgfaltsmaßstab aus § 13 BOSTrab gerecht zu werden. Laut § 13 Abs. 1 BOSTrab ist bei Bedienung von Betriebsanlagen und Fahrzeugen die Sorgfalt anzuwenden, die sich daraus ergibt, dass ihnen Personen zur sicheren Beförderung anvertraut sind. Die erhöhten Anforderungen ergeben sich daraus, dass Betriebsbedienstete der Straßenbahn gegenüber den Beförderten zu besonderer Rücksichtnahme verpflichtet sind.

Zudem wird dem Schuldner das Verhalten Dritter zugerechnet, wenn es sich um Erfüllungsgehilfen i.S.d § 278 BGB handelt (z.B. Arbeitnehmer der Straßenbahnbetreiberin oder des KEP-Dienstleisters). So wird der Infrastrukturbetreiber nach Rechtsprechung des BGH als Erfüllungsgehilfe eines

---

<sup>125</sup> Merkt, in: Baumbach/Hopt, § 407 Rn. 13.

<sup>126</sup> Vgl. EBJS/Rinkler, § 453 Rn. 66.

<sup>127</sup> Koller, NJW 1988, 1756 (1758).

<sup>128</sup> MüKo-HGB/Bydlinski, § 453 Rn. 152.

Eisenbahnverkehrsunternehmens angesehen.<sup>129</sup> Unfälle beim „LastMileTram“-Betrieb, die auf Mängeln an Schienen, Stromleitungen oder Bahnsteigen beruhen, sind entsprechend der Straßenbahnbetreiberin zuzurechnen.

#### 6.2.1.2.2 Spezielle Haftungsgrundlagen

Speziell für den Werkvertrag sind in § 634 BGB die Rechte des Bestellers (Fahrgast) bei Mängeln aufgeführt. Neben einem Anspruch auf Schadensersatz sowie vergeblicher Aufwendungen gem. Nr. 4 steht ihm z.B. auch ein Selbstbeseitigungsrecht (Nr. 2) und die Möglichkeit zum Rücktritt bzw. zur Minderung (Nr. 3) zu. Die Natur des Beförderungsvertrages wird die Voraussetzung der Fristsetzung regelmäßig entfallen lassen.

Die Spediteurhaftung ist in § 461 HGB zu finden. Abs. 1 regelt die verschuldensunabhängige Obhutshaftung, wohingegen für übrige Pflichtverletzungen das Verschulden gem. Abs. 2 Voraussetzung ist.<sup>130</sup> Die Zurechnung schädigenden Verhaltens „seiner Leute“ oder anderer Erfüllungsgehilfen geschieht über § 642 HGB.

### 6.2.2 Quasivertragliche Haftung

Unter quasivertragliche Haftung fallen u.a. Schadensersatzansprüche von Personen, die erkennbar dem Lager einer Vertragspartei zuzuordnen sind, mit denen aber keine eigenen Vertragsbeziehungen eingegangen wurden. Beispielsweise dürfen Kinder unter 6 Jahren im Gebiet des Rhein-Main-Verkehrsverbands (RMV) kostenlos mit der Straßenbahn fahren, solange sie von einer Person mit gültigem Fahrausweis begleitet werden.<sup>131</sup> Im Schadensfall könnten sie durch einen quasivertraglichen Anspruch über die allgemeine außervertragliche Haftung hinaus abgesichert sein. Haftungsgrundlage wären dann die §§ 280 Abs. 1, 311 Abs. 2, 241 Abs. 2 BGB (c.i.c.=culpa in contrahendo) in Verbindung mit den Grundsätzen des Vertrages mit Schutzwirkung zugunsten Dritter (VSD). Voraussetzungen sind die Leistungsnähe und die Schutzbedürftigkeit des Dritten. Mittels der Grundsätze des VSD werden die Rechte aus einem Schuldverhältnis einem Dritten zugesprochen. Dementsprechend richtet sich die Haftung im Schadensfall nach den oben beschriebenen Vertragsverhältnissen.

### 6.2.3 Außervertragliche Haftung

Wenn Schädiger und Geschädigte nicht in einer vertraglichen Beziehung zueinander stehen, kann auf außervertragliche Haftungsansprüche ausgewichen werden. Eine solche Konstellation könnte im Rahmen des „LastMileTram“-Betriebs z.B. entstehen, wenn ein Paket durch einen Fahrgast gestohlen oder vorsätzlich beschädigt wird.

#### 6.2.3.1 §§ 823 ff. BGB

Es bieten sich die allgemeinen Haftungsnormen aus dem Deliktsrecht an, §§ 823 ff BGB. Sie finden Anwendung, sobald eine Rechtsgutverletzung durch unerlaubte Handlungen ausgelöst wurde. Zu unterscheiden ist zwischen vermuteter Verschuldenshaftung und verschuldensabhängiger Gefährdungshaftung.<sup>132</sup> Unter erstere fällt die Haftung des Geschäftsherrn für dessen Verrichtungsgehilfen laut § 831 BGB. So kann es sein, dass der KEP-Dienstleister für ein Paket aufkommen muss, welches von einem seiner Angestellten gestohlen wurde, sofern er sich nicht anderweitig exkulpieren kann.

#### 6.2.3.2 § 1 HaftPflG – Gefährdungshaftung

Die in § 1 HaftPflG enthaltene Gefährdungshaftung kommt zum Einsatz, wenn sich ein Unfall beim Betrieb einer Schienen- oder Schwebebahn ereignet. Darunter sind jegliche Bahnen zu verstehen, die dem Transport von

---

<sup>129</sup> BGH NJW 2012, 1083.

<sup>130</sup> MüKo-HGB/Bydlinski, § 461 Rn. 1.

<sup>131</sup> Vgl. <https://www.rmv.de/c/de/fahrkarten/sortiment-verkauf/fahrkarten-im-ueberblick/informationen-fuer-spezielle-personengruppen/kinder-und-jugendliche> (zuletzt abgerufen am 30.11.21).

<sup>132</sup> MüKo-BGB/Wagneri, Vor § 823 Rn. 17 f.

Gütern und Personen dienen – auch Straßenbahnen.<sup>133</sup> Betrieb der Straßenbahn meint nicht nur die Beförderung von Gütern/Personen, sondern z.B. auch das Ein- und Aussteigen der Personen bzw. Ein- und Ausladen der Pakete. Begründet wird dies mit den besonderen Gefahren, die sich sowohl während der Fahrt als auch in den sich daran anschließenden Vorgängen widerspiegeln.<sup>134</sup>

#### **6.2.4 Gesetzliche Haftungsbegrenzungen**

Sowohl die vertragliche als auch die außervertragliche Haftung werden durch gesetzliche Regelungen begrenzt.

##### **6.2.4.1 Mitverschulden**

Hat der Geschädigte den Schaden mitverschuldet, wird ihm dies gem. § 254 BGB anteilig auf die Höhe des Schadensersatzes angerechnet. § 461 Abs. 3 HGB enthält eine vergleichbare Regelung mit dem Zusatz, dass auch ein Mangel des versendeten Gutes am Schaden mitgewirkt haben kann. § 4 HaftPflG besagt zudem, dass das Verschulden desjenigen, der die tatsächliche Gewalt über die Sache ausübt, dem Verschulden des Geschädigten gleichsteht.

##### **6.2.4.2 Höhere Gewalt**

Der Grundsatz, dass höhere Gewalt die Ersatzpflicht entfallen lässt, findet sich z.B. in § 1 Abs. 2 HaftPflG. Allerdings sei angemerkt, dass der Bahnbetreiber hierfür die Beweislast trägt.

##### **6.2.4.3 §§ 641 Abs. 1, 434 HGB**

Die im Speditionsvertrag formulierten Haftungsbefreiungen gelten auch für außervertragliche Haftungsansprüche. Dies ist allerdings nur bei Verlust/Beschädigung des Gutes oder bei Überschreitung der Lieferfrist der Fall. Hintergrund ist, dass die vereinbarten Haftungsgrenzen andernfalls leerlaufen würden.<sup>135</sup>

##### **6.2.4.4 § 14 Satz 2 BefBedV**

Für Sachschäden haftet die Straßenbahnbetreiberin gem. § 14 Satz 2 BefBedV nur bis zu einer Haftungsgrenze i.H.v. 1.000 Euro. Voraussetzung ist, dass der Schaden nicht auf Vorsatz oder grober Fahrlässigkeit beruht. Andersherum eröffnet das PBefG in § 23 die Möglichkeit zur vertraglichen Haftungsbegrenzung auf 1.000 Euro, sollte eine beförderte Person einen Sachschaden erleiden. D.h., vertraglich darf keine geringere Haftungsgrenze vereinbart werden.

Wenn die Pakete in der „LastMileTram“ durch die Fahrlässigkeit der Straßenbahnbetreiberin geschädigt werden, stellt sich die Frage, ob die Haftungsgrenze i.H.v. 1.000 Euro wirken würde. Voraussetzung ist, dass die Sachschäden einer beförderten Person zugeordnet werden können. Daran merkt man, dass die Vorschrift nicht auf den Gütertransport in der Straßenbahn ausgelegt ist. Die Pakete werden zwar möglicherweise von einer Aufsichtsperson des KEP-Dienstleisters begleitet. Es ist aber wohl eher die Person, die dann den Paketen zugeordnet wird anstatt die Pakete der Person. Selbst wenn man annehmen würde, dass auch diese Konstellation vom Wortlaut des § 14 Satz 2 BefBedV gedeckt ist, würde die Höhe der Haftungsgrenze ein weiteres Problem darstellen. Wenn eine Vielzahl an Paketen beschädigt werden, wird im Haftungsfall die Schadenssumme regelmäßig weit über 1.000 Euro liegen. Konsequenz wäre, dass der KEP-Dienstleister bei Fahrlässigkeit der Straßenbahnbetreiberin das überwiegende Haftungsrisiko zu tragen hätte. Andersherum müsste die Straßenbahnbetreiberin besonders hohe Schadenssummen stemmen, falls die Haftungsgrenze i.H.v. 1.000 Euro nicht wirken sollte. Das Ziel, die Straßenbahnbetreiberin bei fahrlässigem Handeln vor einem

---

<sup>133</sup> Piontek, in: Filthaut/Piontek/Kayser, § 1 Rn. 5.

<sup>134</sup> Piontek, in: Filthaut/Piontek/Kayser, § 1 Rn. 67.

<sup>135</sup> Merkt, in: Baumbach/Hopt, § 434 Rn. 1.

existenzgefährdenden Haftungsfall zu bewahren, wäre dann unterlaufen. Da beide Varianten unausgeglichene Haftungsverhältnisse schaffen würden, bleibt nur eine vertragliche oder gesetzliche Anpassung der Vorschrift.

#### **6.2.4.5 § 16 BefBedV**

§ 16 Satz 1 BefBedV legt fest, dass Abweichungen von Fahrplänen durch Verkehrsbehinderungen, Betriebsstörungen oder -unterbrechungen sowie Platzmangel keine Ersatzansprüche begründen. Satz 2 führt weiter aus, dass keine Gewähr für das Einhalten von Anschlüssen übernommen wird. Entsprechende Schäden werden somit ausdrücklich nicht kompensiert. Zudem ist in § 10 Abs. 1 bis 3 BefBedV vorgesehen, dass das Beförderungsentgelt zurückerstattet werden kann, sofern der Fahrausweis nicht oder nur teilweise genutzt wurde. Als Rückschluss muss daher angenommen werden, dass eine Minderung der Fahrkosten bei bloßer Verspätung ebenfalls ausgeschlossen ist.<sup>136</sup>

#### **6.2.4.6 Haftungsgrenzen für § 1 HaftPflG**

Als Ausgleich für die verschuldensunabhängige Gefährdungshaftung aus § 1 HaftPflG ermöglichen die §§ 9 f. HaftPflG Haftungsgrenzen für die Tötung bzw. Körperverletzung eines Menschen (600.000 Euro) und für Sachschäden (300.000 Euro).

Für aufbewahrte und beförderte Sachen ist in § 1 Abs. 3 HaftPflG die Ersatzpflicht ausgeschlossen. Die in Abs. 1 festgeschriebene Gefährdungshaftung scheidet damit aus. Begründet wird dies mit der Tatsache, dass der Geschädigte sehenden Auges die Straßenbahn als Beförderungsmittel nutzt, obwohl ihm die mit dem Bahnbetrieb verbundenen Gefahren bekannt sind.<sup>137</sup>

### **6.3 Minimierung der Haftungsrisiken**

Die gesetzlich skizzierte Risikolandschaft kann entsprechend der Bedürfnisse des „LastMileTram“-Konzepts angepasst werden. Um im Schadensfall nicht oder nur eingeschränkt haften zu müssen, können risikominimierende Maßnahmen ergriffen werden. Dies beginnt bei der bewussten Entscheidung über die betriebliche Ausgestaltung. Hinzu treten vertragliche Haftungsausschlüsse/-begrenzungen, ein effektives und effizientes Compliance-System sowie eine Erweiterung des Versicherungsumfangs.

#### **6.3.1 Betriebliche Ausgestaltung der „LastMileTram“**

Wie oben bereits dargelegt, bestehen verschiedene Möglichkeiten, wie das Geschäftsmodell der „LastMileTram“ bei ihrer Umsetzung aussehen könnte. Die Wahl der Transportvariante sowie die sonstige betriebliche Ausgestaltung haben direkte Auswirkungen auf die Haftungsrisiken.

##### **6.3.1.1 Transportvarianten**

Die verschiedenen Transportvarianten stehen risikotechnisch in einem Stufenverhältnis. Wie unter „6.1 Schadenskategorien“ gesehen, birgt der gemeinsame Transport von Gütern und Personen vermehrte Gefahren. Werden die Pakete im gleichen Abteil wie die Personen befördert, können z.B. entsicherte Pakete Fahrgäste und Personal schädigen. Das Schadenspotenzial ist bei dieser Transportvariante 2 also erhöht. Die Haftungsrisiken ließen sich minimieren, wenn zumindest eine physische Trennung der Pakete und Fahrgäste stattfinden würde - beispielsweise mittels eines Güteranhängers wie im Transportvariante 3. Die Wahl der reinen Güterstraßenbahn wäre haftungsrechtlich jedoch die risikoärmste Transportvariante. Bei dieser Transportvariante 1 wären Gefahren für Leib und Leben (Rechtsgüter, die in unserem Rechtskreis einen besonders hohen Schutz genießen) reduziert.

---

<sup>136</sup> *Tonner/Gaedtke*, NZV 2006, 393 (394).

<sup>137</sup> *Piontek*, in: *Filthaut/Piontek/Kayser*, § 1 Rn. 186.

### 6.3.1.2 Rolle der Straßenbahnbetreiberin

Das Haftungsrisiko der Straßenbahnbetreiberin hängt davon ab, welche Rolle sie bei der sonstigen betrieblichen Ausgestaltung der „LastMileTram“ einnimmt. Insofern ist ebenfalls ein Stufenverhältnis erkennbar: Je mehr Verpflichtungen die Straßenbahnbetreiberin eingeht, desto höher ist ihr Risiko.

Folglich wäre das Haftungsrisiko erstens größer, wenn die Straßenbahnbetreiberin den Betrieb der „LastMileTram“ selbst übernehmen würde, anstatt nur die Nutzung des städtischen Schienennetzes zu ermöglichen und den Betrieb einem anderen Unternehmen zu überlassen. Zweitens würde sie vermehrt haften, wenn sie auch die Durchführung sowie Beobachtung des Pakettransports übernehmen würde, statt dies auszulagern.

In diesem Fall würde eine Minimierung des Haftungsrisikos zur Einschränkung des Geschäftskreises führen. Andersherum betrachtet, geht mit jeder Ausweitung der Geschäftstätigkeit auch ein Zuwachs an Risiken einher. Ob die finanziellen Chancen die rechtlichen Haftungsrisiken überwiegen, ist somit eine betriebswirtschaftliche Abwägung.

### 6.3.2 Vertragliche Haftungsausschlüsse/-begrenzungen

Das Vertragsrecht hat im Vergleich zu gesetzlichen Regelungen den Vorteil, auf neue Entwicklungen schnell reagieren zu können, ohne dass der Gesetzgebungsprozess durchlaufen werden müsste. Der Grundsatz der Privatautonomie besagt, dass Vertragsparteien ihre Vertragsbeziehungen grundsätzlich frei gestalten dürfen. Zu unterscheiden ist abdingbares von zwingendem Recht - auch dispositives und nicht-dispositives Recht genannt. Zusammen mit allgemeinen Verboten wie der Sittenwidrigkeit oder Strafbarkeit vertraglicher Regelungen, setzt das zwingende Recht dem Vertragsrecht Grenzen (z.B. zum Schutz der Verbraucher). Nachfolgend sollen Lösungsansätze zu dispositivem Recht präsentiert werden.

#### 6.3.2.1 Empfohlene Bedingungswerke

Im Bereich der Logistik existieren bereits eine Vielzahl an Bedingungswerken, deren Anwendung bei der Vertragsabwicklung empfohlen wird. Eine Auswahl häufig genutzter Allgemeiner Geschäftsbedingungen (AGB) soll an dieser Stelle aufgelistet werden. Zudem wird bewertet, ob eine Anwendung dieser AGB im Zusammenhang mit der „LastMileTram“ ratsam wäre.

Bei der Auswahl wurden AGBs aus dem Logistik- bzw. KEP-Bereich herangezogen, da die „LastMileTram“ schließlich auch dem Transport von Gütern dient. Es wurde jeweils die neuste Fassung verwendet.

##### 6.3.2.1.1 Allgemeine Deutsche Spediteurbedingungen (ADSp) 2017<sup>138</sup>

Die ADSp sind ein gemeinschaftliches Bedingungswerk, das mittlerweile von acht verschiedenen Verbänden der verladenden Wirtschaft und der Spedition (z.B. der Bundesverband der deutschen Industrie) empfohlen und von über 90 % der deutschen Speditionen genutzt wird.

#### Anwendbarkeit im Rahmen der „LastMileTram“

Laut Ziffer 2.1 der ADSp 2017 beinhaltet der Anwendungsbereich der ADSp alle Verkehrsverträge eines Spediteurs. Insofern würde dieses Bedingungswerk zum Vertrag zwischen KEP-Dienstleister und Versender im Rahmen der „LastMileTram“ passen. Ziffer 28 schreibt dem Spediteur den Abschluss einer Haftpflichtversicherung vor. Eine entsprechende Klausel sichert die Ansprüche des Versenders von dritter Seite ab. Die im ADSp konkretisierten Rechte und Pflichten der Vertragsparteien gehen jedoch sehr ins Detail und beschreiben dabei nicht die bloße Paketzustellung der „LastMileTram“. Spätestens bei Ziffer 23.1.3 merkt man

---

<sup>138</sup> ADSp 2017 auf der Webseite des Bundesverbands Spedition und Logistik (DSLVL): [https://www.dslvl.org/dslvl/web.nsf/id/pa\\_de\\_adsp.html](https://www.dslvl.org/dslvl/web.nsf/id/pa_de_adsp.html) (zuletzt abgerufen am 30.11.21). Siehe den Auszug in Anlage 1 zu den nachfolgend aufgeführten Ziffern der ADSp 2017.

an der Haftungsgrenze i.H.v. 1,25 Millionen Euro, dass sich die ADSp 2019 auf eine andere Form der Spedition beziehen, die sich nicht über den Sachverhalt der „LastMileTram“ stützen lässt.

#### 6.3.2.1.2 Logistik-AGB 2019<sup>139</sup>

Die Logistik-AGB 2019 werden vom Bundesverband Spedition und Logistik (DSLVL), der Bundesverband Möbelspedition und Logistik (AMÖ) sowie der Bundesverband Güterkraftverkehr Logistik und Entsorgung (BGL) empfohlen.

##### Anwendbarkeit im Rahmen der „LastMileTram“

Ziffer 1.1 der Logistik-AGB stellt klar, dass die Logistik-AGB die ADSp ergänzen sollen, wobei die ADSp im Zweifel Vorrang haben. Der Anwendungsbereich umfasst demzufolge gerade keine Speditionsleistungen, sondern vielmehr logistische Zusatzleistungen, die im wirtschaftlichen Zusammenhang mit einem Speditionsvertrag erbracht werden. Da im Zuge des „LastMileTram“-Betriebs eine vergleichbare Leistung nicht erbracht wird, scheidet die Einbeziehung der Logistik-AGB 2019 aus.

#### 6.3.2.1.3 Allgemeine Leistungsbedingungen (ALB) der Bahnen<sup>140</sup>

Die Anwendung der ALB der Bahnen in der Fassung vom 1. Juni 2020 wird vom Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) empfohlen.

##### Anwendbarkeit im Rahmen der „LastMileTram“

In Ziffer 10 der ALB wird der Umgang mit Gefahrgut geschildert. Für die „LastMileTram“ wäre hingegen ein Verbot hinsichtlich des Transports von Gefahrgut angebracht. Zudem sind diese AGB eher auf Fracht- als auf Speditionsverträge ausgerichtet (Ziffer 2.2).

#### 6.3.2.1.4 Allgemeine Geschäftsbedingungen für Kurier-, Express und Postdienste<sup>141</sup>

Die großen KEP-Dienstleister nutzen alle ihre eigenen AGBs, sodass speziell im Bereich der KEP-Dienstleister empfohlene Bedingungswerke keine derart große Bedeutung spielen wie die bereits aufgeführten AGB im restlichen Logistikbereich. Dennoch wurden vom Bundesverband der Kurier-Express-Post-Dienste e.V. (BdKEP) AGB für Kurier-, Express und Postdienste erarbeitet und KEP-Dienstleistern deren Anwendung empfohlen. Die AGB sind aber mittlerweile nicht mehr auf der Webseite des BdKEP zu finden und wurden bereits vor einigen Jahren erstellt.

##### Anwendbarkeit im Rahmen der „LastMileTram“

Der Geltungsbereich der AGB des BdKEP wird in Ziffer 1 im Sinne der KEP-Dienstleister weit gefasst und bezieht auch Verbraucher als Vertragspartner mit ein. Dies entspricht der Ausgangsposition der „LastMileTram“.

In Ziffer 4.1 werden beim Beförderungsausschluss nicht nur Gefahrgüter bedacht, sondern beispielsweise auch Pakete, die geeignet sind, Personen zu verletzen oder Sachschäden zu verursachen. Für den Betrieb der „LastMileTram“ wäre ein solcher, erweiterter Beförderungsausschluss sinnvoll, um Personen-/Sachschäden zu vermeiden. Der KEP-Dienstleister wird in Ziffer 4.3 sogar explizit von der Pflicht befreit, den Inhalt der Sendungen zu prüfen. Zudem wird die Haftung für Schäden, die ausgeschlossene Güter beim Transport verursachen, an den

---

<sup>139</sup> Logistik-AGB auf der Webseite des Bundesverbands Spedition und Logistik (DSLVL): [https://www.dslvl.org/dslvl/web.nsf/id/pa\\_de\\_logistik\\_agbs.html](https://www.dslvl.org/dslvl/web.nsf/id/pa_de_logistik_agbs.html) (zuletzt abgerufen am 30.11.21). Siehe den Auszug in Anlage 2 zu den nachfolgend aufgeführten Ziffern der Logistik-AGB 2019.

<sup>140</sup> ALB der Bahnen auf der Webseite des Verbands Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV): <https://www.vdv.de/vdv-mitteilung-9070-final.pdf> (zuletzt abgerufen am 30.11.21). Siehe den Auszug in Anlage 3 zu den nachfolgend aufgeführten Ziffern der ALB der Bahnen.

<sup>141</sup> AGB des Bundesverbandes der Kurier-Express-Post-Dienste e.V. (BdKEP): <https://www.yumpu.com/de/document/view/9968487/allgemeine-geschäftsbedingungen-bundesverband-der-> (zuletzt abgerufen am 30.11.21). Siehe den Auszug in Anlage 4 zu den nachfolgend aufgeführten Ziffern der AGB des BdKEP.

Versender abgewälzt. In Ziffer 7.4 wird die Haftung für Verlust, Verspätung oder Beschädigung von briefähnlichen Sendung grundsätzlich auf den Wert der Fracht beschränkt.

Eine weitere Haftungsbegrenzung ist in Ziffer 7.5 zu finden, wonach der KEP-Dienstleister bei nachgewiesenem Verlust bzw. Beschädigung max. i.H.v. 1.000 Euro haftet. Generell haftet er nur bis zu einem Betrag von 200.000 Euro. Sogar von der Pflicht zur Darlegung des Transportverlaufs wird der KEP-Dienstleister in Ziffer 7.7 entbunden, sodass der Auftraggeber insofern die Beweislast zu tragen hat.

Die Anwendung der AGB des BdKEP wären somit für die Betreiber der „LastMileTram“ von Vorteil und könnten die Umsetzung erleichtern. Jedoch ist zu bedenken, dass die Aktualität sowie Vollständigkeit dieser AGB zu prüfen wäre, da der BdKEP sie derzeit nicht auf seiner Webseite führt. Es könnte sein, dass die AGB nach der aktuellen Gesetzeslage teilweise nicht mehr wirksam sind.

### **6.3.2.2 Individuelle Bedingungswerke**

Des Weiteren besteht die Option ein auf den „LastMileTram“-Betrieb zugeschnittenes, also individuelles Bedingungswerk zu erstellen.

Beispielsweise gelten in Frankfurt a.M. derzeit die Gemeinsamen Beförderungsbedingungen des RMV.<sup>142</sup> Im Zusammenhang mit der Personenbeförderung ist in § 10 Abs. 3 die Mitnahme von gefährlichen Stoffen und gefährliche Gegenständen verboten. Eine vergleichbare Klausel könnte auch für den Warentransport formuliert werden.

### **6.3.2.3 Vor- und Nachteile eines individuellen Bedingungswerks**

Da der Gütertransport in Deutschland derzeit noch nicht in Straßenbahnen stattfindet, gibt es folglich kein vollständig darauf angelegtes Bedingungswerk. Man könnte versucht sein, innerhalb eines Vertrages auf mehrere Bedingungswerke zu verweisen, um gemischte Tätigkeitsfelder rechtlich abzusichern. Dann läuft man allerdings Gefahr, dass sich die AGB widersprechen und man folgeschweren Konkurrenzproblemen begegnet. Die Vorteile individuell ausgestalteter Allgemeiner Geschäftsbedingungen liegen indes auf der Hand: Die Haftungsverhältnisse können exakt an das Konzept der „LastMileTram“ angepasst werden.

Andererseits decken vorgefertigte AGB eine Vielzahl an Vorgaben und Detailfragen ab, die es auch bei einer individuellen AGB-Erstellung zu bedenken gilt. Die Wahrscheinlichkeit, unwirksame Klauseln in die AGB aufzunehmen, ist bei einer individuellen Erstellung erhöht. Hält eine Klausel der Inhaltskontrolle nach §§ 307 ff. BGB nicht stand, wird ihr Inhalt nicht automatisch auf ein wirksames Level reduziert.<sup>143</sup> Stattdessen droht gem. § 306 BGB die vollständige Unwirksamkeit der Klausel, sodass die gesetzlichen Vorschriften greifen.

### **6.3.3 Compliance Management System**

Compliance soll die Regelkonformität in einem Unternehmen gewährleisten. Das Compliance Management System (CMS) soll das Risiko von Regelverstößen durch bestimmte Maßnahmen und Prozesse vermeiden oder wenigstens verringern.<sup>144</sup> Nicht nur das Unternehmen selbst soll dadurch geschützt werden. Auch die Haftungsrisiken für Vorstände und Aufsichtsräte werden gesenkt.<sup>145</sup> Die Unternehmen, welche an der

---

<sup>142</sup> Gemeinsamen Beförderungsbedingungen des RMV (Rhein-Main-Verkehrsverbund), gültig ab 1.1.21: <https://www.rmv.de/c/de/fahrkarten/infos-regeln/befoerederungsbedingungen-tarifbestimmungen/gemeinsame-befoerederungsbedingungen> (zuletzt abgerufen am 30.11.21).

<sup>143</sup> HK-BGB/Schulte-Nölke, § 306 Rn. 4.

<sup>144</sup> Wiedmann/Greubel, CCZ 2019, 88.

<sup>145</sup> Wiedmann/Greubel, CCZ 2019, 88.

Umsetzung der „LastMileTram“ beteiligt sind, sollten ihr CMS an das neue Geschäftsfeld des Gütertransports in der Straßenbahn anpassen. Kriterien für ein effektives und effizientes CMS in Deutschland sind die folgenden:<sup>146</sup>

- Bekenntnis der Unternehmensleitung zur Regeltreue (sog. „tone from the top“);
- Risikoanalyse: Identifikation und Bewertung der für das Unternehmen einschlägigen Compliance-Risiken;
- Klar abgesteckter Geltungsbereich des CMS;
- Eingliederung des Compliance-Bereichs in die Unternehmensstruktur sowie Einteilung der Zuständigkeiten;
- Kommunikation zwischen Compliance Officer und Vorständen/Aufsichtsräten;
- Ausreichende personelle und sachliche Ausstattung im Compliance Bereich;
- Regelmäßige Compliance-Fortbildungen (ca. einmal im Jahr);
- Sanktionssystem gegen Regelverstöße;
- Einrichtung eines Hinweisgebersystems;
- Regelmäßige Prüfung des CMS auf Konzeption, Angemessenheit und Wirksamkeit (min. alle drei Jahre);
- Dokumentation der Einrichtung und Überwachung des CMS (auch zu Beweis Zwecken).

#### **6.3.4 Versicherungslösungen**

Derzeit sind einige Verkehrsgesellschaften über die Haftungs-/Versicherungsgemeinschaft mehrerer Kommunen abgesichert.<sup>147</sup> Dieser Versicherungsschutz könnte zur Umsetzung der „LastMileTram“ erweitert werden. Bislang ist in diesem Versicherungsschutz nur die Beförderung von Personen enthalten. Eine Ausweitung auf den neuen Geschäftszweig des Güterverkehrs in Straßenbahnen wäre somit ratsam. Weitere beteiligte Unternehmen müssten ihren Versicherungsschutz ebenfalls auf die Paketlieferung via „LastMileTram“ ausrichten.

---

<sup>146</sup> Wiedmann/Greubel, CCZ 2019, 88 (89 ff.).

<sup>147</sup> Information der Rechtsabteilung der Stadtwerke Verkehrsgesellschaft Frankfurt am Main mbH (VGF), dessen Versicherer die Haftpflichtgemeinschaft Deutscher Nahverkehrs- und Versorgungsunternehmen (HDN) ist. (Experteninterview am 30.10.20)

## 7 Teil 6: Rechtsvergleichung

In der Schweiz<sup>148</sup> sowie in Kanada<sup>149</sup> kommen aktuell Schienenfahrzeuge zum Einsatz, die gleichzeitig Personen und Güter transportieren. Die Rechtsnormen zum Schienenverkehr in diesen Ländern können Impulse zur hiesigen Rechtsgestaltung des Gütertransports in Straßenbahnen geben.

### 7.1 Schweiz

In der Schweiz ist der Anteil des Schienenverkehrs am Gesamtgüterverkehr wesentlich höher als in Deutschland. Während der Schienenverkehr 2019 in Deutschland 19 % einnahm, lag er in der Schweiz bei 40 %.<sup>150</sup> Die rechtlichen Rahmenbedingungen könnten dazu beitragen.

#### 7.1.1 Rechtliche Einordnung von Straßenbahnen

In der Schweiz wird rechtlich nicht zwischen Straßenbahnen und Eisenbahnen unterschieden. Dementsprechend sind Vorschriften für den Eisenbahnverkehr anwendbar, insbesondere

- Schweizer Eisenbahngesetz (EBG)<sup>151</sup>,
- Verordnung über Bau und Betrieb der Eisenbahnen (EBV)<sup>152</sup>,
- Bundesgesetz über die Personenbeförderung (PBefG)<sup>153</sup>,
- Verordnung über die Personenbeförderung (VPB)<sup>154</sup>,
- Bundesgesetz über den Gütertransport durch Bahn- und Schifffahrtsunternehmen (GüTG)<sup>155</sup>,
- Verordnung über die sicherheitsrelevanten Tätigkeiten im Eisenbahnbereich (STEBV)<sup>156</sup>.

Eine Rechtsquelle wie die BOStrab, die nur auf Straßenbahnen anzuwenden ist, gibt es auf Schweizer Bundesebene keine. Lediglich in Art. 6 Abs. 4 EBG heißt es, dass Straßenbahnen nach kantonalem Recht eine Bewilligung zur Benutzung der öffentlichen Straßen benötigen. Allerdings ähneln die Inhalte der BOStrab denen der EBV. So enthält z.B. die EBV einen Abschnitt zum Thema Sicherheit oder einen Abschnitt zum Thema Bau, Planung und Betrieb. Zu diesen Themen finden sich auch Normen in der BOStrab.

#### 7.1.2 Konkurrenz zwischen Güter- und Personenverkehr

In den Vorschriften für den Eisenbahnverkehr werden sowohl der Güter- als auch der Personenverkehr geregelt. Der Zweck der Güterbeförderung steht neben dem der Personenbeförderung, sodass beide gesetzlich in Einklang gebracht wird (siehe z.B. für die Netznutzung und Trassenvergabe: Art. 9b Abs. 1 EBG). Allerdings unterliegt auch der öffentliche Personenverkehr in der Schweiz gem. Artt. 12 und 14 des Schweizer PBefG einer Transportpflicht und einer Betriebspflicht (vergleichbar mit der deutschen Betriebs- und Beförderungspflicht, §§ 21, 22 PBefG).

---

<sup>148</sup> Beförderung einzelner Güterwagen durch Personenzüge.

<sup>149</sup> Die Keewatin Railway Company betreibt eine Eisenbahnlinie zwischen The Pas und Pukatawagan, auf der Personen und Güter in gemischten Zügen befördert werden. Vgl. <https://www.krcrail.ca/> (zuletzt abgerufen am 30.11.21).

<sup>150</sup> Auf Grundlage der Verkehrsleistung in Tonnenkilometern. Allianz pro Schiene: „Güterverkehr - Mehr Verkehr auf die Schiene“, 11/2020 - <https://www.allianz-pro-schiene.de/themen/gueterverkehr/> (zuletzt abgerufen am 30.11.21).

<sup>151</sup> EBG vom 20. Dezember 1957, Stand am 1. Januar 2021 (SR 742.101).

<sup>152</sup> Auch Eisenbahnverordnung genannt, vom 23. November 1983, Stand am 1. Januar 2021 (SR 742.141.1).

<sup>153</sup> Personenbeförderungsgesetz vom 20. März 2009, Stand am 1. Januar 2021 (SR 745.1).

<sup>154</sup> VPB vom 4. November 2009, Stand am 1. Januar 2021 (SR 745.11).

<sup>155</sup> Gütertransportgesetz vom 25. September 2015, Stand am 26. September 2020 (SR 742.41).

<sup>156</sup> STEBV vom 4. November 2009, Stand am 1. Juli 2013 (SR 742.141.2): Anforderungen an das Personal der Eisenbahnunternehmen und weiterer Unternehmen mit sicherheitsrelevanten Tätigkeiten im Eisenbahnbereich.

### 7.1.3 Haftung

In Abschnitt 13 des EBG (Artt. 40b - 40f) wird die Haftung für den Eisenbahnverkehr geregelt. Anders als im deutschen Recht (z.B. § 16 BefBedV) wird hier ein Überblick über die Haftung sowohl im Rahmen der Personen- als auch der Güterbeförderung gegeben. Zur Haftung bei Sachschäden wird in Art. 40b Abs. 2 EBG zwischen Sachen, die reisende Personen mit sich führen (Personenverkehr), und sonstigen beförderten Sachen (Güterverkehr) differenziert. Erstere Sachschäden sind nach dem Schweizer PBefG zu bewerten.

Art. 40b Abs. 3 EBG bestimmt, dass die Haftungsregelungen des Schweizer PBefG und des GÜTG Vorrang haben, ansonsten aber ausschließlich vertragsrechtliche Bestimmungen des Obligationenrechts Anwendung finden. Weiterhin führt Art. 40f EBG aus, dass sich die Haftung ansonsten nach den Bestimmungen des Obligationenrechts über die unerlaubten Handlungen richtet.

### 7.1.4 Wagenverwendungsvertrag und Beförderungsvertrag

Im GÜTG werden zwei eigene Vertragstypen definiert: der Wagenverwendungsvertrag und der Beförderungsvertrag. Laut Art. 20 Abs. 1 GÜTG regelt der Wagenverwendungsvertrag die Benutzung von Eisenbahnwagen zur Durchführung von Beförderungen nach dem GÜTG. Mit dem Beförderungsvertrag i.S.d. Art. 21 Abs. 1 GÜTG verpflichtet sich das Unternehmen, ein Gut gegen Entgelt zum Bestimmungsort zu transportieren und es dort dem Empfänger oder der Empfängerin abzuliefern.

### 7.1.5 Vergleich zum deutschen Recht

Die rechtliche Einordnung der Straßenbahnen als Eisenbahnen hat den Vorteil, dass es einheitliche Vorschriften gibt und nicht für jede einzelne Form des Schienenverkehrs ein gesondertes Gesetz zurate gezogen werden muss. Außerdem finden sich einige Regelungen, die sowohl für die Güter- als auch die Personenbeförderung Geltung entfalten. Auf diese Weise lässt sich eine gemischte Beförderung rechtlich unkomplizierter bewerten. Der Abschnitt zur Haftung bietet beispielsweise einen guten Überblick, auf welche Vorschrift je nach Schaden zurückgegriffen werden soll.

Der Nachteil besteht darin, dass die besonderen Gefahren des Straßenbahnbetriebs, nämlich die Eingliederung in den öffentlichen Straßenverkehr, keine Berücksichtigung finden. Möglicherweise wird diesen Gefahren allerdings bei der erforderlichen Bewilligung nach kantonalem Recht gem. Art. 6 Abs. 4 EBG Beachtung geschenkt. Dann könnten auch regionale Unterschiede der Straßenführung einbezogen werden.

## 7.2 Kanada

Die Güterzüge in Kanada absolvieren im Vergleich zu Deutschland mehr als dreimal so viele Tonnenkilometer im Jahr (2019: 136 Milliarden Tonnenkilometer in Deutschland<sup>157</sup>, rund 455 Milliarden Tonnenkilometer in Kanada<sup>158</sup>). Der kombinierte Schienenverkehr von Personen und Gütern wird von der kanadischen Rechtsordnung allerdings nicht geregelt.

### 7.2.1 „Mixed Trains“ in kanadischer Rechtsordnung

Zwar wird in der kanadischen Rechtsordnung die gemischte Schienenbeförderung von Gütern und Personen in einer Vorschrift genannt: In § 3 lit. b der Service Equipment Cars Regulations<sup>159</sup> (übersetzt etwa: Verordnung zu Dienstausrüstungswagen) ist von „mixed freight and passenger train“ die Rede. Die Vorschrift macht aber keine weiteren Angaben zur Ausgestaltung des gemischten Zugverkehrs. Stattdessen regelt sie die Wagenreihung, falls

---

<sup>157</sup> Allianz pro Schiene: „Güterverkehr - Mehr Verkehr auf die Schiene“, 11/2020 - <https://www.allianz-pro-schiene.de/themen/gueterverkehr/> (zuletzt abgerufen am 30.11.21).

<sup>158</sup> Railway Association of Canada: „Railway Trends 2020“, März 2021, S. 2 - <https://www.railcan.ca/resources/our-publications/> (zuletzt abgerufen am 30.11.21).

<sup>159</sup> Service Equipment Cars Regulations (SOR/86-922), Regulations are current to 2021-11-17 and last amended on 2015-06-18.

ein Dienstausrüstungswagen angehängt wird. Ein Dienstausrüstungswagen, in dem laut § 2 der Verordnung Mitarbeiter oder Materialien für Eisenbahn-Baustellen befördert werden, soll bei einem gemischten Zug direkt vor einen Personenwagen gereiht werden. Bei einem reinen Güterwagen hingegen soll der Wagen gem. § 3 lit. a der Service Equipment Cars Regulations ganz ans Ende des Zugs gesetzt werden.

### **7.2.2 Canada Transportation Act: Versicherungspflicht**

Für den Transport von Gütern oder Personen via Schiene gibt das Canada Transportation Act<sup>160</sup> in Teil 3 Regeln vor. Um zum Betrieb von Schienenverkehr zugelassen zu werden, bedarf es dazu gem. § 92 einer Haftpflichtversicherung, die einen gewissen Mindestschutz bietet („minimum liability insurance coverage“). U.a. sollen laut Abs. 1.1 die folgenden Risiken abgedeckt sein:

- Körperverletzung oder Tod eines Dritten, einschließlich Verletzung oder Tod von Fahrgästen;
- Sachschäden Dritter, mit Ausnahme von Schäden an Gütern, die im Auftrag des Verladers befördert werden;
- Risiken, die mit einem Leck, einer Verschmutzung oder einer Kontaminierung verbunden sind; und
- Weitere Schäden, die im Falle eines Unfalls mit dem Schienenfahrzeug entstehen.

### **7.2.3 Vergleich zum deutschen Recht**

Sowohl in der deutschen als auch der kanadischen Rechtsordnung werden die gemischten Züge genannt. In der ESBO und EBO als „Güterzüge mit Personenbeförderung“ und in den Service Equipment Cars Regulation als „mixed freight and passenger train“. In beiden Fällen spielen gemischte Züge allerdings nur noch eine untergeordnete Rolle und ihr Betrieb wird durch keine weiteren Normen gestaltet.

Die kanadische Versicherungspflicht soll die Risiken von Personenschäden, Sachschäden, Umweltschäden und weiteren Unfallschäden abdecken. Im deutschen Recht existiert eine ähnliche Versicherungspflicht für Eisenbahnen in § 14 AEG. Bei dem Betrieb der „LastMileTram“ können diese Schäden ebenfalls eintreten. Eine gesetzlich vorgegebene Versicherungspflicht für Güterstraßenbahnen könnte somit ratsam sein.

---

<sup>160</sup> Canada Transportation Act (S.C. 1996, c. 10), Act current to 2021-11-17 and last amended on 2020-06-10.

## 8 Fazit

Das Konzept „LastMileTram“ ist ein passendes Beispiel eines nachhaltigen Logistikkonzepts. Es würde nicht nur zum Klimaschutz beitragen, sondern auch den urbanen Straßenverkehr entlasten. Hohe Emissionswerte und verstopfte, laute Straßen könnten in Deutschlands Großstädten reduziert werden.

In der Analyse hat sich gezeigt, dass sich der Großteil der Rechtsfragen im Kontext des ersten Lieferabschnitts, des Gütertransports in Straßenbahnen, stellt. Hier ist auch der größte legislative Reformbedarf zu sehen. Erklären lässt sich dies mit dem besonderen Innovationsgehalt des „LastMileTram“-Konzepts, die Straßenbahn im Rahmen der Paketzustellung einzusetzen. Dieses Konzept nimmt deutschlandweit eine Pionierstellung ein. Die andere Seite der Medaille ist die bestehende Rechtsunsicherheit, da die gesetzlichen Vorschriften bisher nicht auf eine Güterstraßenbahn ausgelegt sind.

Aus der Analyse konnten Handlungsempfehlungen abgeleitet werden, die die Umsetzung des „LastMileTram“-Konzepts erleichtern sollen. In Abschnitt 8.1 findet sich eine Auflistung.

Als Fazit der rechtlichen Analyse lässt sich festhalten, dass die Umsetzung der „LastMileTram“ aktuell bereits unter einigen Voraussetzungen möglich wäre. Viele Einschätzungen hängen hierbei vom jeweiligen Einzelfall ab. Eine entscheidende Voraussetzung wären beispielsweise Ausnahmegenehmigungen. Es liegt jedoch im Ermessen der jeweiligen Behörde, ob eine Ausnahmegenehmigung tatsächlich erteilt wird. Ein Anspruch darauf besteht derzeit nicht. Dementsprechend könnte es in der Genehmigungspraxis regionale Unterschiede geben. Planungssicherheit entsteht erst dann für nachhaltige Logistikkonzepte wie die „LastMileTram“, wenn Rechtssicherheit eintritt. Dazu bedarf es legislativer Anpassungen. Die erarbeiteten gesetzlichen Reformvorschläge sind in Abschnitt 8.2 zusammengetragen.

## 8.1 Handlungsempfehlungen für Akteure der „LastMileTram“

### 8.1.1 Betrieb der „LastMileTram“

- (1) Die „LastMileTram“ sollte von der Verkehrsgesellschaft als Nebentätigkeit betrieben werden.
- (2) Bei Betrieb der Nebentätigkeit ist das Prinzip der Trennungsrechnung zu beachten. Zu den Mindestvoraussetzungen zählen:
  - a. Getrennte Kontoführung der betrieblichen Aktivitäten;
  - b. Finanzieller Ausgleich für die Nutzung der Ressourcen der öffentlichen Dienstleistung für die Zwecke der „LastMileTram“;
  - c. Verbot der Übertragung von Einnahmen der öffentlichen Dienstleistung auf den Betrieb der „LastMileTram“.
- (3) Ggf. sollte der Unternehmenszweck um die Güterbeförderung in Straßenbahnen erweitert werden.

### 8.1.2 Fahrzeugtechnische Konzipierung der „LastMileTram“

- (4) Sobald die Bauentwürfe für die „LastMileTram“ vorliegen, ist bei der Technischen Aufsichtsbehörde ein Antrag auf Inbetriebnahmegenehmigung zu stellen, ggf. als Ausnahmegenehmigung.
- (5) Falls auch Personen befördert werden sollen ist, eine Genehmigung einzuholen, die die Betriebsaufnahme, die Linienführung und ggf. den Bau von Betriebsanlagen zum Inhalt hat.
- (6) Die Fahrzeuge der „LastMileTram“ sollten nach dem Stand der Technik konzipiert sein, sodass ihre (Lärm)Emissionen möglichst gering sind.
- (7) Entsprechende DIN-Normen für Straßenbahnen sind an den Gütertransport anzupassen.

### 8.1.3 Anpassung des „LastMileTram“-Konzepts

- (1) Für den Be- und Entladevorgang sollten die Immissionsrichtwerte der TA Lärm beachtet werden. Sie richten sich unter anderem nach der Bebauung in der Nachbarschaft. Verladevorgänge mit hohen Lärmemissionen sollten möglichst tagsüber stattfinden.
- (2) Die „LastMileTram“ sollte die Betriebs- sowie die Beförderungspflicht des ÖPNV nicht beeinträchtigen. Dies lässt sich durch zeitliche Organisation (beispielsweise außerhalb der Stoßzeiten) und vertragliche Ausgestaltungen erreichen.

### 8.1.4 Betrieb der Mikrodepots

- (2) Falls mehrere KEP-Dienstleister in einem Mikrodepot zusammenkommen, sollten wettbewerbsverzerrende Absprachen verhindert werden. Hierzu bieten sich die folgenden Maßnahmen an:
  - a. kartellrechtliche Compliance: Stellungnahme der Geschäftsleitung gegen Kartellbildung, regelmäßige Schulung des Personals und entsprechend ausgerichtete Arbeitsanweisungen und/oder
  - b. räumliche Trennung der KEP-Dienstleister.

### 8.1.5 Installation der Befestigungssysteme an Haltestellen

- (1) Entweder sind die bauordnungsrechtlichen Vorschriften der HBO zu beachten oder eine Planfeststellung anzustreben.
- (2) Durch die Installation der Befestigungssysteme dürfen die Anforderungen an Straßenbahnhaltestellen nach § 31 BOStrab nicht verletzt werden (z.B. Sitzmöglichkeiten oder Breite des Bahnsteiges).

### 8.1.6 Betrieb der Lastenradbelieferung

- (3) Es ist zu prüfen, ob die elektronisch angetriebene Lastenräder als Kleinkrafträder einzuordnen sind.
- (4) Falls Kleinkrafträder genutzt werden, sind folgende Pflichten zu erfüllen:

- a. Betriebserlaubnispflicht,
  - b. Versicherungskennzeichnungspflicht,
  - c. Helmpflicht.
- (5) Falls Kleinkrafträder genutzt werden, darf nur bei der Beschilderung „Lieferverkehr frei“ ausgeliefert werden. Andernfalls ist eine Sondergenehmigung einzuholen.

#### **8.1.7 Minimierung des Haftungsrisikos**

- (1) In die Vertragswerke sollten individuell ausgearbeitete Allgemeine Geschäftsbedingungen einbezogen werden, welche u.a. die folgenden Kriterien erfüllen:
- a. Haftungsregelungen/-begrenzungen sollten ein Gleichgewicht der Akteursinteressen herstellen.
  - b. Die Versendung bzw. der Transport gefährlicher Güter sollte verboten sein.
  - c. Der Abschluss einer Versicherung sollte vorausgesetzt werden.
  - d. Vom Gesetz abweichende Klauseln dürfen das nicht-dispositive Recht nicht berühren.
- (2) Die jeweiligen unternehmensinternen Compliance Management Systeme sollten auf die Geschäftstätigkeit im Zusammenhang mit der „LastMileTram“ abgestimmt sowie auf Effektivität und Effizienz geprüft werden.
- (3) Alle Akteure der „LastMileTram“ sollten sicherstellen, dass ihr Versicherungsschutz den Gütertransport in der Straßenbahn mitabdeckt bzw. den Versicherungsumfang, wenn nötig, entsprechend erweitern.

## 8.2 Gesetzliche Reformempfehlungen

Vgl. Abschnitt	Gesetzesnorm	De lege lata	De lege ferenda
4.4	VO (EG) Nr. 1370/2007	Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 über öffentliche Personenverkehrsdienste auf Schiene und Straße	<p><b>[Alternative 1:]</b> Verordnung (EG) Nr. [XY] über öffentliche Personen- <b>und Güter</b>verkehrsdienste auf Schiene und Straße</p> <p><b>[Alternative 2:]</b> Eigene Verordnung zur Vergabe von Güterverkehrsdiensten</p>
5.1.1 und 5.2.2.5	§ 4 Abs. 1 und 2 PBefG	<p>(1) Straßenbahnen sind Schienenbahnen, die</p> <p>1. den Verkehrsraum öffentlicher Straßen benutzen und sich mit ihren baulichen und betrieblichen Einrichtungen sowie in ihrer Betriebsweise der Eigenart des Straßenverkehrs anpassen oder</p> <p>2. einen besonderen Bahnkörper haben und in der Betriebsweise den unter Nummer 1 bezeichneten Bahnen gleichen oder ähneln</p> <p>und ausschließlich oder überwiegend der Beförderung von Personen im Orts- oder Nachbarschaftsbereich dienen.</p> <p>(2) Als Straßenbahnen gelten auch Bahnen, die als Hoch- und Untergrundbahnen, Schwebbahnen oder ähnliche Bahnen besonderer Bauart angelegt sind oder angelegt werden, ausschließlich oder überwiegend der Beförderung von Personen im Orts- oder Nachbarschaftsbereich dienen und nicht Bergbahnen oder Seilbahnen sind.</p>	<p>Transportvariante 2 und 3</p> <p>(1) Straßenbahnen sind Schienenbahnen, die</p> <p>1. den Verkehrsraum öffentlicher Straßen benutzen und sich mit ihren baulichen und betrieblichen Einrichtungen sowie in ihrer Betriebsweise der Eigenart des Straßenverkehrs anpassen oder</p> <p>2. einen besonderen Bahnkörper haben und in der Betriebsweise den unter Nummer 1 bezeichneten Bahnen gleichen oder ähneln</p> <p><b>und der Beförderung von Personen dienen sowie ausschließlich oder überwiegend im Orts- oder Nachbarschaftsbereich eingesetzt werden.</b></p> <p>(2) Als Straßenbahnen gelten auch Bahnen, die als Hoch- und Untergrundbahnen, Schwebbahnen oder ähnliche Bahnen besonderer Bauart angelegt sind oder angelegt werden, <b>der Beförderung von Personen dienen, ausschließlich oder überwiegend im Orts- oder Nachbarschaftsbereich eingesetzt werden</b> und nicht Bergbahnen oder Seilbahnen sind.</p>

5.1.1 und 5.1.2.1	§ 1 Abs. 1, 2 BOStrab	<p>(1) Diese Verordnung gilt für den Bau und Betrieb der Straßenbahnen im Sinne des § 4 des Personenbeförderungsgesetzes (PBefG). [...]</p> <p>(2) Straßenbahnen sind</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. straßenabhängige Bahnen (§ 4 Abs. 1 PBefG),</li> <li>2. unabhängige Bahnen (§ 4 Abs. 2 PBefG).</li> </ol> <p>[...]</p>	<p><b>[Alternative 1:]</b></p> <p>(1) Diese Verordnung gilt für den Bau und Betrieb der Straßenbahnen <b>im Sinne von Absatz 2.</b> [...]</p> <p>(2) Straßenbahnen sind</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. straßenabhängige Bahnen (§ 4 Abs. 1 PBefG),</li> <li>2. unabhängige Bahnen (§ 4 Abs. 2 PBefG).</li> </ol> <p>[...]</p> <p><b>Als Straßenbahnen gelten auch Bahnen, die die Voraussetzungen des § 4 PBefG erfüllen mit der Ausnahme, dass nicht Personen sondern Güter befördert werden.</b></p> <p><b>[Alternative 2: Dann müsste Name der Verordnung zu „Verordnung über den Bau und Betrieb der Straßenbahnen und Güterstraßenbahnen“ geändert werden.]</b></p> <p>(1) Diese Verordnung gilt für den Bau und Betrieb der Straßenbahnen im Sinne des § 4 des Personenbeförderungsgesetzes (PBefG) <b>und für Güterstraßenbahnen im Sinne des Abs. 2a.</b> [...]</p> <p>(2) [...]</p> <p><b>(2a) Güterstraßenbahnen sind Schienenbahnen, die</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li><b>1. den Verkehrsraum öffentlicher Straßen benutzen und sich mit ihren baulichen und betrieblichen Einrichtungen sowie in ihrer Betriebsweise der Eigenart des Straßenverkehrs anpassen oder</b></li> </ol>
-------------------	--------------------------	--	--

			<p><b>2. einen besonderen Bahnkörper haben und in der Betriebsweise den unter Nummer 1 bezeichneten Bahnen gleichen oder ähneln</b></p> <p><b>und dem Transport von Gütern dienen sowie ausschließlich oder überwiegend im Orts- oder Nachbarschaftsbereich eingesetzt werden.</b></p>
5.1.3.3	Eingangsformel der BOStrab	Eingangsformel Auf Grund des § 57 des Personenbeförderungsgesetzes [...]	Eingangsformel Auf Grund des § 57 des Personenbeförderungsgesetzes <b>und § XY [...]</b>
5.1.3.1	§ 1 Abs. 9 BOStrab	(9) Fahrzeuge sind 1. Personenfahrzeuge, die der Beförderung von Personen im Sinne des § 1 Absatz 1 des Personenbeförderungsgesetzes dienen und 2. Betriebsfahrzeuge, [...]	(9) Fahrzeuge sind 1. Personenfahrzeuge, die der Beförderung von Personen im Sinne des § 1 Absatz 1 des Personenbeförderungsgesetzes dienen, <b>2. Güterfahrzeuge, die zum Transport von Gütern dienen und</b> <b>3. Betriebsfahrzeuge, [...]</b>
5.1.3.1	§ 33 BOStrab	§ 33 Fahrzeuggestaltung [...]	§ 33 Fahrzeuggestaltung <b>von Personenfahrzeugen</b> <b>§ 33a Fahrzeuggestaltung von Güterfahrzeugen</b> [...]
5.1.3.2	§ 43 BOStrab	§ 43 Türen für den Fahrgastwechsel	§ 43 Türen <del>für den Fahrgastwechsel</del> <b>[Anforderungen an Türen für das Be- und Entladen von Gütern integrieren.]</b>
5.1.3.3	§ 5 Abs. 1 Satz 1 BOStrab	§ 5 Technische Aufsicht (1) Die Technische Aufsichtsbehörde nach § 54 Abs. 1 Satz 3 des Personenbeförderungsgesetzes überwacht die Einhaltung der Vorschriften dieser Verordnung. [...]	§ 5 Technische Aufsicht (1) <b>Die technische Aufsicht über Straßenbahnen wird von der von der Landesregierung bestimmten Behörde ausgeübt.</b> Die Technische Aufsichtsbehörde nach <del>§ 54 Abs.</del>

			<del>1 Satz 3 des Personenbeförderungsgesetzes</del> überwacht die Einhaltung der Vorschriften dieser Verordnung. [...]
5.1.3.3	§ 7 Abs. 7 Satz 1 BOStrab	(7) Der nach § 3 Abs. 3 des Personenbeförderungsgesetzes dem Unternehmer gleichgestellte Träger eines Vorhabens [...]	(7) Der nach § 3 Abs. 3 des Personenbeförderungsgesetzes dem Unternehmer gleichgestellte Träger eines Vorhabens [...]. <b>Der dem Unternehmer gleichgestellte Träger eines Vorhabens ist derjenige, der Straßenbahnbetriebsanlagen baut und dem die Genehmigung für ihren Bau und für die Linienführung erteilt wird.</b>
5.1.3.4	Zweiter und Dritter Abschnitt der BOStrab	Zweiter Abschnitt: Betriebsleitung [...] Dritter Abschnitt: Betriebsbedienstete [...]	<b>Anpassung der Anforderungen an die Betriebsleitung und an Betriebsbedienstete entsprechend des Aufgabenzuwachs durch den Gütertransport in der Straßenbahn.</b>
5.1.3.5	FKrFBAusbV		<b>Ergänzung der Verordnung über die Berufsausbildung zur Fachkraft im Fahrbetrieb um die Herausforderungen des Schienengüterverkehrs.</b>
5.1.4	§§ 21 ff. PBefG	§§ 21 Betriebspflicht [...] §§ 22 Beförderungspflicht [...]	<b>§ 22a</b> <b>Der Unternehmer ist zum Transport von Gütern nur berechtigt, wenn die Einhaltung der Betriebspflicht aus § 21 und der Beförderungspflicht aus § 22 dieses Gesetzes sichergestellt wird.</b>
5.1.5.1	§ 38 Abs. 2 Satz 1 BImSchG	(2) Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur und das Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit bestimmen nach Anhörung der beteiligten Kreise (§ 51) durch Rechtsverordnung mit Zustimmung des Bundesrates die zum Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen notwendigen Anforderungen an die Beschaffenheit, die Ausrüstung, den Betrieb und die Prüfung der in Absatz 1 Satz 1 genannten Fahrzeuge und	<b>Neue BImSchV auf Grundlage des § 38 Abs. 2 BImSchG, die Grenzwerte für Fahrzeugbeschaffenheit und –betrieb festsetzen.</b>

		Anlagen, auch soweit diese den verkehrsrechtlichen Vorschriften des Bundes unterliegen.	
5.2.2.5	§ 31 Abs. 5 bis 7 BOStrab	<p>(5) Die Breite der Bahnsteige muss nach dem Verkehrsaufkommen unter Berücksichtigung der Stärke und Verflechtung der Fahrgastströme bemessen sein. Längs der Bahnsteigkante muss eine nutzbare Breite von mindestens 2,0 m, bei Bahnsteigen im Verkehrsraum öffentlicher Straßen von mindestens 1,5 m vorhanden sein. Die Querneigung des Bahnsteigs soll so ausgeführt werden, dass sie mit 2 von Hundert zur Bahnsteigkante hin ansteigt.</p> <p>(6) Der waagerechte Abstand zwischen Bahnsteigkante und Fahrzeugfußboden oder Trittstufen muss möglichst klein sein; er darf im ungünstigsten Fall in der Türmitte 0,25 m nicht überschreiten.</p> <p>(7) Die Höhen von Bahnsteigoberflächen, Fahrzeugfußboden und Fahrzeugtrittstufen müssen so aufeinander abgestimmt sein, dass die Fahrgäste bequem ein- und aussteigen können. Der Höhenunterschied zwischen Oberfläche des Bahnsteigs und Fahrzeugfußboden ist unter Berücksichtigung der Belastungs- und Verschleißparameter der eingesetzten Fahrzeuge zu minimieren. Die Bahnsteigoberfläche soll nicht höher liegen als der Fahrzeugfußboden; sie muss rutschhemmend sein.</p>	<p>(5) Die Breite der Bahnsteige muss nach dem Verkehrsaufkommen unter Berücksichtigung der Stärke und Verflechtung der Fahrgast- <b>und Güter</b>ströme bemessen sein. <b>[Satz 2 und 3 sollten Maße vorgeben, die auch den Gütertransport erleichtern.]</b></p> <p>(6) Der waagerechte Abstand zwischen Bahnsteigkante und Fahrzeugfußboden oder Trittstufen muss möglichst klein sein; er darf im ungünstigsten Fall in der Türmitte <b>XY m [entsprechend der Anforderungen für den Gütertransport]</b> nicht überschreiten.</p> <p>(7) Die Höhen von Bahnsteigoberflächen, Fahrzeugfußboden und Fahrzeugtrittstufen müssen so aufeinander abgestimmt sein, dass die Fahrgäste bequem ein- und aussteigen <b>und Güter einfach verladen werden</b> können. Der Höhenunterschied zwischen Oberfläche des Bahnsteigs und Fahrzeugfußboden ist unter Berücksichtigung der Belastungs- und Verschleißparameter der eingesetzten Fahrzeuge zu minimieren. Die Bahnsteigoberfläche soll nicht höher liegen als der Fahrzeugfußboden; sie muss rutschhemmend sein.</p>
5.2.2.5	§ 31 Abs. 9 BOStrab	Verkaufsstände, Werbeanlagen und sonstige Anlagen dürfen den Betrieb nicht stören und insbesondere eine schnelle Verteilung der Fahrgäste auf den Bahnsteigen nicht behindern. Die für Rettungswege erforderlichen Breiten sind freizuhalten.	Verkaufsstände, Werbeanlagen und sonstige Anlagen dürfen den Betrieb nicht stören und insbesondere eine schnelle Verteilung der Fahrgäste <b>und Güter</b> auf den Bahnsteigen nicht behindern. Die für Rettungswege erforderlichen Breiten sind freizuhalten.

5.3.1	StVZO; StVO		<b>Eigene Kategorie und Regelungen für den Gütertransport per Lastenrad.</b>
6.2.4.4	§ 14 Satz 2 BefBedV	Der Unternehmer haftet für die Tötung oder Verletzung eines Fahrgasts und für Schäden an Sachen, die der Fahrgast an sich trägt oder mit sich führt, nach den allgemein geltenden Bestimmungen. Für Sachschäden haftet der Unternehmer gegenüber jeder beförderten Person nur bis zum Höchstbetrag von 1.000 Euro; die Begrenzung der Haftung gilt nicht, wenn die Sachschäden auf Vorsatz oder grobe Fahrlässigkeit zurückzuführen sind.	Der Unternehmer haftet für die Tötung oder Verletzung eines Fahrgasts und für Schäden an Sachen, <del>die der Fahrgast an sich trägt oder mit sich führt,</del> nach den allgemein geltenden Bestimmungen. <b>Für Schäden an Sachen, die der Fahrgast an sich trägt oder mit sich führt,</b> haftet der Unternehmer gegenüber jeder beförderten Person nur bis zum Höchstbetrag von 1.000 Euro; die Begrenzung der Haftung gilt nicht, wenn die Sachschäden auf Vorsatz oder grobe Fahrlässigkeit zurückzuführen sind.
7.2	Sechster Abschnitt der BOStrab: „Betrieb“		<b>§ 59a</b>  <b>Der Betreiber ist zum Abschluss einer Haftpflichtversicherung verpflichtet, die mindestens die folgenden Risiken im Zusammenhang mit dem Betrieb der Straßenbahn abdeckt:</b>  <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Personenschäden,</li> <li>2. Sachschäden,</li> <li>3. Umweltschäden.</li> </ol>

## 9 Literaturverzeichnis

- Bauer, Michael** Personenbeförderungsgesetz – Kommentar, 1. Auflage 2009 (zit.: *Bauer*, PBefG, §).
- Baumbach, Adolf/Hopt, Klaus J.** Handelsgesetzbuch, 40. Auflage 2021 (zit.: *Verfasser*, in: Baumbach/Hopt, §).
- Beck'scher Online-Kommentar zum Bürgerlichen Gesetzbuch** 58. Edition, Stand: 01.05.2021 (zit.: BeckOK-BGB/*Verfasser*, §).
- Beck'scher Online-Kommentar zum Bauordnungsrecht** 16. Edition, Stand: 01.11.2021 (zit.: BeckOK-HBO/*Verfasser*, §).
- Beck'scher Online-Kommentar zum Umweltrecht** 59. Edition, Stand: 01.07.2021 (zit.: BeckOK-UmweltR/*Verfasser*, §).
- Bergold, Felix/Wendt, Domenik Henning** Rechtliche Aspekte nachhaltiger Transport- und Lagerlösungen - am Beispiel von Mikrodepots, RdTW 2020, 121 ff.
- Ebenroth, Carsten Thomas/Boujong, Karlheinz/Joost, Detlev/Strohn, Lutz** Handelsgesetzbuch, Band 2, 4. Auflage 2020 (zit.: EBS/*Verfasser*, §).
- Erbs, Georg/Kohlhaas, Max** Strafrechtliche Nebengesetze, Band 1, Stand: Mai 2021 (zit.: *Verfasser*, in: Erbs/Kohlhaas, §).
- Ernst, Werner/Zinkahn, Willy/Bielenberg, Walther/Krautzberger, Michael** Kommentar zum Baugesetzbuch, Stand: 1. Mai 2021 (zit.: EZBK/*Verfasser*, BauGB, §).
- Filthaut, Werner/Piontek, Sascha/Kayser, Alke** Haftpflichtgesetz, 10. Auflage 2019 (zit.: *Verfasser*, in: Filthaut/Piontek/Kayser, §).
- Grunsky, Wolfgang** Schadensersatz bei Verletzung eines Gewerbetreibenden oder Freiberuflers., DAR 1988, 397 ff.
- Haag, Kurt** Geigel - Der Haftpflichtprozess mit Einschluss des materiellen Haftpflichtrechts, 28. Auflage 2020 (zit.: Geigel Haftpflichtprozess/*Verfasser*, Kap.).
- Heinze, Christian/Fehling, Michael/Fiedler, Lothar H.** Personenbeförderungsgesetz – Kommentar, 2. Auflage 2014 (zit.: *Verfasser*, in: Heinze/Fehling/Fiedler, PBefG, §).
- Hornmann, Gerhard** Hessische Bauordnung (HBO) - Kommentar, 3. Auflage 2019 (zit.: *Hornmann*, HBO, §).
- Huppertz, Bernd** Verkehrsrechtliche Einordnung von Elektrofahrrädern NZV 2010, 390 ff.
- Immenga, Ulrich/Mestmäcker, Ernst-Joachim** Wettbewerbsrecht, 6. Auflage 2020 (zit.: *Verfasser*, in: Immenga/Mestmäcker, Wettbewerbsrecht, §).
- Jarass, Hans D.** Kommentar zum Bundes-Immissionsschutzgesetz, 13. Auflage 2020, (zit.: *Jarass*, BImSchG, §).
- Jauernig** Kommentar zum Bürgerlichen Gesetzbuch, 18. Auflage 2021 (zit.: Jauernig/*Verfasser*, §).
- Knorre, Jürgen** Nomos-Bundesrecht – Güterkraftverkehrsgesetz, 2. Online-Auflage 2018 (zit.: *Knorre*, GüKG, §).
- Koller, Ingo** Die Abgrenzung zwischen Speditions- und Frachtverträgen, NJW 1988, 1756 ff.
- Kramer, Urs** NomosKommentar zum Allgemeinen Eisenbahngesetz, 1. Auflage 2012 (zit.: *Kramer*, AEG, §).

**Lackner, Karl/Kühl, Kristian** Kommentar zum Strafgesetzbuch, 29. Auflage 2018 (zit.: *Verfasser*, in: Lackner/Kühl, §).

**Landmann, Robert von/Rohmer, Ernst** Kommentar zum Umweltrecht, Band I, Stand: 1. Mai 2021 (zit.: *Verfasser*, in: Landmann/Rohmer, §/Nr.).

**Linke, Benjamin** Kommentar zur VO (EG) 1370/2007 über öffentliche Personenverkehrsdienste, 2. Auflage 2019, (zit.: Linke/*Verfasser*, VO (EG) 1370/2007, Art.).

**Münchener Kommentar zum Bürgerlichen Gesetzbuch**, Band 2, 8. Auflage 2019 (zit.: MüKo-BGB/*Verfasser*, §).

**Münchener Kommentar zum Bürgerlichen Gesetzbuch**, Band 5, 8. Auflage 2020 (zit.: MüKo-BGB/*Verfasser*, §).

**Münchener Kommentar zum Bürgerlichen Gesetzbuch**, Band 7, 8. Auflage 2020 (zit.: MüKo-BGB/*Verfasser*, §).

**Münchener Kommentar zum Handelsgesetzbuch**, Band 7, 4. Auflage 2020 (zit.: MüKo-StGB/*Verfasser*, §).

**Münchener Kommentar zum Strafgesetzbuch**, Band 5, 3. Auflage 2019 (zit.: MüKo-HGB/*Verfasser*, §).

**Praxis der Kommunalverwaltung (Pdk) Hessen** Hessisches Straßengesetz (HStrG), 5. Fassung 2018 (zit.: Pdk-Hessen/*Verfasser*, §).

**Reese, Jürgen** Anspruchsgrundlagen und Probleme der Umwelthaftung, DStR 1996, 24 ff.

**Ruffert, Matthias** Verantwortung und Haftung für Umweltschäden, NVwZ 2010, 1177 ff.

**Schäfer, Petra K./Wendt, Domenik H./Weise, Franziska/Tamm, Deike A.** Rechtliche Herausforderungen sozialer Mobilitätsplattformen - am Beispiel des „Umweltmobilitätshubs“ des Research Lab for Urban Transport, Journal für Mobilität und Verkehr 2021, 14 ff.

**Schmitz, Jan-Volkert/Winkelhüsener, Beate** Der Öffentliche Personennahverkehr im Übergang zur VO 1370/2007: Vergaberechtliche Handlungsoptionen und deren beihilferechtliche Konsequenzen, EuZW 2011, 52 ff.

**Schönke, Adolf/Schröder, Horst** Kommentar zum Strafgesetzbuch, 30. Auflage 2019 (zit.: *Verfasser*, in: Schönke/Schröder, §)

**Schulte, Hans** Zivilrechtsdogmatische Probleme im Hinblick auf den Ersatz ‚ökologischer Schäden‘, JZ 1988, 278 ff.

**Schulze, Reiner** Handkommentar zum Bürgerlichen Gesetzbuch, Buch 2, 10. Auflage 2019 (Zit.: HK-BGB/*Verfasser*, §).

**Stürner, Rolf** Jauernig Bürgerliches Gesetzbuch, 18. Auflage 2021 (zit.: Jauernig/*Verfasser*, §).

**Stürner, Rolf** Der Erwerbsschaden und seine Ersatzfähigkeit, JZ 1984, 461 ff.

**Tamm, Deike A.** Novelle des Personenbeförderungsgesetzes: Innovationsfreundlich für nachhaltige und digitale Mobilitätsplattformen?, RdTW 2021, 223 ff.  
**Tonner, Klaus/Gaedtke, Enrico** Fahrgastrechte im öffentlichen Personenverkehr - Vorschläge für ein neues Haftungsregime bei Ausfall und Verspätung von öffentlichen Verkehrsmitteln, NZV 2006, 393 ff.

**Ule, Carl Hermann/Laubinger, Hans-Werner/Repkewitz, Ulrich** Kommentar zum Bundes-Immissionsschutzgesetz, Stand: Februar 2018 (zit.: *Verfasser*, in: Ule/Laubinger/Repkewitz, BImSchG, Rn.).

**Wendt, Domenik H./Tamm, Deike A.** Nachhaltiger Gütertransport in Straßenbahnen - Rechtsfragen zur "LastMileTram", RdTW 2021, 92 ff.**Wiedmann, Michael/Greubel, Marco** Compliance Management Systeme – Ein Beitrag zur effektiven und effizienten Ausgestaltung, CCZ 2019, 88 ff.

>> Verwendete Abkürzungen sind zu finden im „Abkürzungsverzeichnis der Rechtssprache“ von Kirchner (9. Auflage 2018).

## 10 Anlagen: Bedingungswerke

### 10.1.1 Anlage 1

#### **Auszug der Allgemeinen Deutschen Spediteurbedingungen (ADSp) 2017 (deutsch) von der Webseite des Bundesverbands Spedition und Logistik (DSLVL)**

Weiterführender Link: [https://www.dslvl.org/dslvl/web.nsf/id/pa\\_de\\_adsp.html](https://www.dslvl.org/dslvl/web.nsf/id/pa_de_adsp.html)

Vorwort: „Die Allgemeinen Deutschen Spediteurbedingungen 2017 (ADSp 2017) werden zur Anwendung ab dem 1. Januar 2017 empfohlen vom Bundesverband der Deutschen Industrie (BDI), Bundesverband Großhandel, Außenhandel, Dienstleistungen (BGA), Bundesverband Güterkraftverkehr Logistik und Entsorgung (BGL), Bundesverband Möbelspedition und Logistik (AMÖ), Bundesverband Wirtschaft, Verkehr und Logistik (BWVL), Deutschen Industrie- und Handelskammertag (DIHK), Deutschen Speditions- und Logistikverband (DSLVL) und Handelsverband Deutschland (HDE). Diese Empfehlung ist unverbindlich. Es bleibt den Vertragsparteien unbenommen, vom Inhalt dieser Empfehlung abweichende Vereinbarungen zu treffen.“

Ziffer 2.1: Die ADSp gelten für alle Verkehrsverträge des Spediteurs als Auftragnehmer.

Ziffer 23.1.3: Übersteigt die Haftung des Spediteurs aus Ziffer 23.1.1. einen Betrag von 1,25 Millionen Euro je Schadenfall, ist seine Haftung außerdem begrenzt auf jeden Schadenfall höchstens auf einen Betrag von 1,25 Millionen Euro oder 2 Sonderziehungsrechte für jedes Kilogramm, je nachdem, welcher Betrag höher ist.

#### Ziffer 28: Haftungsversicherung des Spediteurs

28.1 Der Spediteur ist verpflichtet, bei einem Versichere seiner Wahl eine Haftungsversicherung zu marktüblichen Bedingungen abzuschließen und aufrecht zu erhalten, die mindestens im Umfang der Regelhaftungssummen seine verkehrsvertragliche Haftung nach den ADSp und nach dem Gesetz abdeckt.

Die Vereinbarung einer Höchstersatzleistung je Schadenfall, Schadenereignis und Jahr ist zulässig; ebenso die Vereinbarung einer angemessenen Selbstbeteiligung des Spediteurs.

28.2 Der Spediteur hat dem Auftraggeber auf Verlangen das Bestehen eines gültigen Haftungsversicherungsschutzes durch die Vorlage einer Versicherungsbestätigung nachzuweisen. Erbringt er diesen Nachweis nicht innerhalb einer angemessenen Frist, kann der Auftraggeber den Verkehrsvertrag außerordentlich kündigen.

28.3 Der Spediteur darf sich gegenüber dem Auftraggeber auf die Haftungsbestimmungen der ADSp nur berufen, wenn er bei Auftragserteilung einen ausreichenden Versicherungsschutz vorhält.

### 10.1.2 Anlage 2

#### **Auszug der Logistik-AGB 2019 (deutsche Version) von der Webseite des Bundesverbands Spedition und Logistik (DSLVL)**

Weiterführender Link: [https://www.dslv.org/dslv/web.nsf/id/pa\\_de\\_logistik\\_agbs.html](https://www.dslv.org/dslv/web.nsf/id/pa_de_logistik_agbs.html)

Vorwort: Die Logistik-AGB 2019, die unter Mitwirkung des Instituts für Logistikrecht und Risikomanagement (ILRM) entstanden sind, werden zur Anwendung ab dem 1. Juli 2019 vom Bundesverband Güterkraftverkehr Logistik und Entsorgung (BGL), vom Bundesverband Möbelspedition und Logistik (AMÖ) und vom Bundesverband Spedition und Logistik (DSLVL) empfohlen. Diese Empfehlung ist unverbindlich. Es bleibt den Vertragsparteien unbenommen, vom Inhalt dieser Empfehlung abweichende Vereinbarungen zu treffen.

Ziffer 1.1: Diese Logistik-AGB gelten für alle logistischen (Zusatz-)Leistungen, die nicht

- von einem Verkehrsvertrag nach den Allgemeinen Deutschen Spediteurbedingungen (ADSp) oder
- von einem Fracht-, Speditions- oder Lagervertrag erfasst werden,

jedoch vom Auftragnehmer im wirtschaftlichen Zusammenhang mit einem solchen Vertrag erbracht werden; dies gilt insbesondere für Leistungen innerhalb einer Lieferkette.

Diese logistischen Leistungen können Tätigkeiten für den Auftraggeber oder von ihm benannte Dritte sein, wie z. B. die Auftragsannahme (Call-Center), Warenbehandlung, Warenprüfung, Warenaufbereitung, länder- und kundenspezifische Warenanpassung, Montage, Reparatur, Qualitätskontrolle, Preisauszeichnung, Regalservice, Installation oder die Inbetriebnahme von Waren und Gütern oder Tätigkeiten in Bezug auf die Planung, Realisierung, Steuerung oder Kontrolle des Bestell-, Prozess-, Vertriebs-, Verwertungs- und Informationsmanagements.

### 10.1.3 Anlage 3

#### **Auszug der Allgemeine Leistungsbedingungen (ALB) der Bahnen von der Webseite des Verbands Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV)**

Weiterführender Link: <https://www.vdv.de/vdv-mitteilung-9070-final.pdf>

Ziffer 2.2: Der Leistungsvertrag enthält wesentliche Leistungsdaten, die für den Abschluss von Einzelverträgen, insbesondere Frachtverträgen, erforderlich sind (z. B. Relation, Ladegut, Wagentyp, Ladeinheit, Entgelt).

#### Ziffer 10: Gefahrgut und Abfall

*10.1* Der Kunde hat die einschlägigen Gefahrgut- und Abfall- Rechtsvorschriften über die Beförderung gefährlicher Güter und Abfälle mit der Eisenbahn in der jeweils gültigen Fassung zu beachten.

*10.2* Gefahrgut wird von uns nur angenommen/abgeliefert, wenn mit dem Absender/Empfänger die Übernahme der Sicherheits- und Obhutspflichten bis zur Abholung bzw. von der Bereitstellung an sowie bei Gütern der Klassen 1, 2 und 7 darüber hinaus die körperliche Übergabe/Übernahme des Gutes schriftlich vereinbart ist.

*10.3* Der Kunde stellt uns im Rahmen seines Haftungsanteils von allen Verpflichtungen frei, die beim Transport, der Verwahrung oder sonstigen Behandlung gegenüber Dritten entstanden sowie auf die Eigenart des Gutes und die Nichtbeachtung der dem Kunden obliegenden Sorgfaltspflichten zurückzuführen sind.

*10.4* Gefahrgut wird von uns nicht auf Lager genommen, auch nicht durch Abstellen beladener Transportmittel auf dem jeweiligen Verkehrsweg.

*10.5* Das Abstellen ungereinigter leerer Kesselwagen oder Tankcontainer über 24 Stunden – wenn das letzte Ladegut ein Stoff mit hohem Gefahrenpotential im Sinne des RID (dort Punkt 1.10.3.1.2) war - bzw. über 48 Stunden bei sonstigen Gefahrstoffen, bedarf einer besonderen schriftlichen Vereinbarung.

*10.6* Ungereinigte leere und nicht entgaste Druckgaskesselwagen und Druckgastankcontainer werden von uns nicht länger als 24 Stunden abgestellt.

#### 10.1.4 Anlage 4

##### **Auszug der Allgemeine Geschäftsbedingungen für Kurier-, Express und Postdienste des Bundesverbandes der Kurier-Express-Post-Dienste e.V. (BdKEP)**

Weiterführender Link: <https://www.yumpu.com/de/document/view/9968487/allgemeine-geschäftsbedingungen-bundesverband-der->

##### Ziffer 1: Geltungsbereich

1.1 Diese Allgemeine Geschäftsbedingungen gelten, soweit nicht zwingende gesetzliche Bestimmungen entgegenstehen, für alle Tätigkeiten des KEP-Dienstleisters, gleichgültig ob Fracht-, Speditions-, Lager-, Postdienstleistungsverträge oder sonstige üblicherweise zum Kurier- und Postdienstgewerbe gehörende Geschäfte.

1.2 Ist der Auftraggeber/Absender ein Verbraucher und hat der mit ihm abgeschlossene Frachtvertrag nicht die Beförderung von Briefen oder briefähnlichen Sendungen zum Gegenstand, so gelten die Geschäftsbedingungen nur insoweit, als nicht von den §§ 413 Abs. 2, 418 Abs. 6, 422 Abs. 3, 425 bis 438 und 447 HGB zu dessen Nachteil abgewichen wird.

1.3 Die Tätigkeiten beinhalten die Beförderung oder die Besorgung der Beförderung von Sendungen, soweit diese nicht unten den Beförderungsausschluss nach Ziff. 4 fallen.

1.4 Die AGKEP gelten nicht für logistische Zusatzleistungen, die nicht von einem Fracht-, Speditions- oder Lagevertrag erfasst werden.

1.5 Für jeden Vertrag gelten ausschließlich die AGKEP; andere Beförderungsbedingungen werden nicht Vertragsinhalt, auch wenn der KEP-Dienstleister ihnen nicht ausdrücklich widerspricht.

##### Ziffer 4.1: Von der Beförderung ausgeschlossen sind:

- Güter, deren Inhalt oder Beförderung gegen gesetzliche Bestimmungen und Vorschriften der jeweiligen Versand-, Transit- oder Zielländer verstoßen oder einer besonderen Genehmigung bedürfen,
- Schusswaffen nach dem deutschen Waffengesetz oder nach den gesetzlichen Definitionen des Ziellandes oder eines Transitlandes,
- Pakete, die geeignet sind, Personen zu verletzen oder Sachschäden zu verursachen,
- Gefahrgut, es sei denn, es handelt sich um Gefahrgut im Sinne der Kleinstmengenverordnung oder es wurde vom KEP-Dienstleister in Kenntnis des Gegenstands/Inhalts nach Abschluss einer schriftlichen Sondervereinbarung übernommen.

Ziffer 4.3: Dem KEP-Dienstleister obliegt keine Prüfungspflicht hinsichtlich eines Beförderungsausschlusses. Hat der KEP-Dienstleister Grund zur Annahme, dass von der Beförderung ausgeschlossene Güter übergeben wurde, ist er berechtigt, die Beförderung zu verweigern. Die Übernahme von der Beförderung ausgeschlossener Güter stellt keinen Verzicht auf den Beförderungsausschluss dar, es sei denn der KEP-Dienstleister kannte bei Übernahme der Sendung den Inhalt.

Ziffer 7.4: Für Verlust, verspätete Zustellung und Beschädigung von Briefe oder briefähnlichen Sendungen ist die Haftung auf den Betrag der Fracht begrenzt. Ausgenommen hiervon sind (durch Sendungsverfolgung oder Übergabequittungen) dokumentierte einzelne Briefe oder briefähnliche Sendungen.

Ziffer 7.5: Im Übrigen haftet der KEP-Dienstleister für einen nachgewiesenen Schaden bei Verlust und Beschädigung der Sendung bis zu 1.000,- EUR je Schadensfall. Die Haftung des KEP-Dienstleisters ist in jedem

Fall, unabhängig davon, wie viele Ansprüche aus einem Schadensereignis hergeleitet werden, begrenzt auf einen Höchstbetrag von 200.000,- EUR je Schadensereignis.

Ziffer 7.7: Wird individualrechtlich vereinbart, dass der KEP-Dienstleister keine Schnittstellenkontrollen durchzuführen hat, so entfällt damit die grundsätzlich dem KEP-Dienstleister obliegende Pflicht zur umfassenden Darlegung des Transportverlaufs im Schadensfall. Die Beweislast für das Vorliegen eines groben Verschuldens auf Seiten des KEP-Dienstleisters liegt in diesem Fall beim Auftraggeber. Bei der Besorgung der Beförderung oder der Beförderung von Briefen oder briefähnlichen Sendungen ist der KEP-Dienstleister nicht verpflichtet, Schnittstellenkontrollen durchzuführen.