

Ergebnispräsentation am 02.06.2017:

Mobilität in ländlichen Räumen

Reformbedarf beim Personenbeförderungsgesetz

Dr. Jan Werner

Genehmigungsrechtliche Rahmenbedingungen

Wann gilt das PBefG ... und wann nicht ...

Personenbeförderungsgesetz (PBefG)

- erfasst **entgeltliche oder geschäftsmäßige Beförderung von Personen** mit Straßenbahnen, Obussen und mit Kraftfahrzeugen (§ 1 Abs. 1 PBefG)
- kennt **Ausnahmen** vom Geltungsbereich, hier relevant: nicht erfasst werden *Beförderungen mit PKW, wenn diese unentgeltlich sind oder Gesamtentgelt die Betriebskosten der Fahrt nicht übersteigt [unabhängig davon, ob sie geschäftsmäßig erfolgen]* (§ 1 Abs. 2 PBefG)

nicht erfasst: Selbstbeförderung inklusive Carsharing/Bikesharing

Zweck: Ausnahme für Gefälligkeitsfahrten wie Mitnahme von Bekannten oder von Arbeitskollegen; Fahrgemeinschaft mit Fahrtkostenbeteiligung; auch über Mitfahrzentrale vermittelte Fahrten

Genehmigungsrechtliche Rahmenbedingungen

Wie wirkt das PBefG, wenn es gilt?

Systematik der Genehmigungsmöglichkeiten PBefG

Regulär vorgesehene Verkehrsformen

- **Linienverkehr**, § 42
- **Sonderlinienverkehr**, § 43
- **Gelegenheitsverkehr**, § 46
 - *Verkehr mit Taxen*, § 47
 - *Ausflugsfahrten und Ferienziel-Reisen*, § 48
 - *Verkehr mit Mietomnibussen und mit Mietwagen*, § 49

- **typengemischter Verkehr**, § 2 Abs. 6 PBefG i.V.m. der ähnlichsten Verkehrsform („Auffangklausel“)

„Anstelle der Ablehnung einer Genehmigung kann im Fall einer Beförderung, die nicht alle Merkmale einer Verkehrsart oder Verkehrsform erfüllt, eine Genehmigung nach denjenigen Vorschriften dieses Gesetzes erteilt werden, denen diese Beförderung am meisten entspricht, soweit öffentliche Verkehrsinteressen nicht entgegenstehen.“

- **befristetes Experiment**, § 2 Abs. 7 PBefG („Experimentierklausel“)

„Zur praktischen Erprobung neuer Verkehrsarten oder Verkehrsmittel kann die Genehmigungsbehörde auf Antrag im Einzelfall Abweichungen von Vorschriften dieses Gesetzes oder von auf Grund dieses Gesetzes erlassenen Vorschriften für die Dauer von höchstens vier Jahren genehmigen, soweit öffentliche Verkehrsinteressen nicht entgegenstehen.“



Entgeltliche oder geschäftsmäßige Beförderungsangebote, die die Merkmale der regulären Verkehrsformen nicht vollständig erfüllen und bei denen weder die *Auffangklausel* noch die *Experimentierklausel* greift, sind nicht genehmigungsfähig.

Genehmigungsrechtliche Rahmenbedingungen

Systematik PBefG – Auffangklausel


Systematik der Genehmigungsmöglichkeiten PBefG

Regulär vorgesehene Verkehrsformen

- **Linienverkehr**, § 42
Konkurrenzschutz gemäß § 13 Abs. 2 Nr. 3 PBefG
- **Gelegenheitsverkehr**, § 46
 - *Verkehr mit Taxen*, § 47
Konkurrenzschutz gemäß § 13 Abs. 4
Verbot taxiähnlichen Bereitstellens (BVerfG vom 14.11.1989, 1 BvL 14/85 und 1 BvR 1276/84; mit Schutznormbestätigung durch OVG Berlin-Bbg Beschluss vom 10.04.2015, OVG 1 S 96.14)
 - *Verkehr mit Mietwagen*, § 49 Abs. 4

➤ **typengemischter Verkehr**, § 2 Abs. 6 PBefG i.V.m. der ähnlichsten Verkehrsform („Meistentsprechung“)

„Anstelle der Ablehnung einer Genehmigung kann im Fall einer Beförderung, die nicht alle Merkmale einer Verkehrsart oder Verkehrsform erfüllt, eine Genehmigung nach denjenigen Vorschriften dieses Gesetzes erteilt werden, denen diese Beförderung am meisten entspricht, soweit öffentliche Verkehrsinteressen nicht entgegenstehen.“

1. Tatbestandsvoraussetzungen von § 2 Abs. 6 i.V.m. (hier relevant) § 49 Abs. 4 oder § 42/§ 43 PBefG sind zu erfüllen
2. öffentliche Verkehrsinteressen stehen – gegebenenfalls bei geeigneten Auflagen – nicht entgegen. Dazu insb. erforderlich:
 - a. keine relevante Konkurrenz i.V. zum Marktpotenzial ÖPNV (= zulässiger Sammelverkehr mit festen Haltestellen); vgl. § 13 Abs. 2 Nr. 3 PBefG
 - b. keine relevante Konkurrenz im Verhältnis zum Marktpotenzial des Taxiverkehr (= individuell disponierbarer Gelegenheitsverkehr ohne Haltestelle mit Verbot Sammelverkehr); vgl. § 13 Abs. 4 PBefG
3. ohne Erfüllung der Tatbestandsvoraussetzungen und bei relevanter Konkurrenz: Versagung 

Genehmigungsrechtliche Rahmenbedingungen

Abgrenzung der Berufsbilder II

Linienverkehr

- *einzig regulär zulässige Form von „Sammelfahrten“ (Pkw oder Bus):
Sammelverkehr auf einzelner Linie zu vom Anbieter vordefiniertem/n Ziel/en*
- *Fahrgastwechsel nur an vorgesehenen festen Haltestellen*
- *„Einzelplatzvermietung“ = Preis pro Person*

Taxiverkehr

- *Bedarfsfahrt mit Pkw zu vom Fahrgast bestimmtem Ziel*
- *Preis pro Fahrt (unabhängig von Zahl der beförderten Personen); regulierte Tarife*
- *Taxis dürfen an zugelassenen Stellen bereitgehalten und von der Straße angehalten werden*
- *(Mindest)verfügbarkeit für bestimmtes Gebiet vorgegeben („Betriebspflicht“, „Pflichtgebiet“)*
- *(nur!) Fahrgast kann „Sammeln“ veranlassen*

Mietwagenverkehr

- *Bedarfsfahrt mit Pkw „im ganzen“ zu vom Mieter bestimmtem Ziel = keine Einzelvereinbarungen mit unterschiedlichen Fahrgästen*
- *Preis pro Mietfahrt (unabhängig von Zahl der beförderten Personen); Tarife sind nicht reguliert*
- *(nur!) Mieter kann im Voraus „Sammeln“ veranlassen*
- **Abstandsgebot zum Taxiverkehr:**
 - *Entgegennahme Aufträge nur in bestimmten Formen sowie*
 - *Rückkehrpflicht*

Genehmigungsrechtliche Rahmenbedingungen

Systematik PBefG – Experimentierklausel

Systematik der Genehmigungsmöglichkeiten PBefG

Regulär vorgesehene Verkehrsformen

➤ **Linienverkehr**, § 42


Konkurrenzschutz gemäß § 13 Abs. 2 Nr. 3 PBefG

➤ **Gelegenheitsverkehr**, § 46

- *Verkehr mit Taxen*, § 47
Konkurrenzschutz gemäß § 13 Abs. 4
Verbot taxiähnlichen Bereitstellens (BVerfG vom 14.11.1989, 1 BvL 14/85 und 1 BvR 1276/84; mit Schutznormbestätigung durch OVG Berlin-Bbg Beschluss vom 10.04.2015, OVG 1 S 96.14)
- *Verkehr mit Mietwagen*, § 49 Abs. 4

➤ **befristetes Experiment**, § 2 Abs. 7 PBefG

„Zur praktischen Erprobung neuer Verkehrsarten oder Verkehrsmittel kann die Genehmigungsbehörde auf Antrag im Einzelfall Abweichungen von Vorschriften dieses Gesetzes oder von auf Grund dieses Gesetzes erlassenen Vorschriften für die Dauer von höchstens vier Jahren genehmigen, soweit öffentliche Verkehrsinteressen nicht entgegenstehen.“

1. Praktische Erprobung neuer Verkehrsdienste (sie dürfen nicht bereits anderweitig erprobt werden – Konzept muss auch insoweit noch erprobungsbedürftig sein)
2. Auf Antrag für den Einzelfall
3. Abweichungen von konkret bezeichneten Vorschriften (d.h. die Genehmigungsfähigkeit ist im Übrigen zu belegen)
4. Dauer der Abweichung höchstens vier Jahre
5. öffentliche Verkehrsinteressen stehen – gegebenenfalls wegen geeigneter Auflagen – nicht entgegen (= insb. keine negative Marktrelevanz für ÖPNV und Taxi).
6. Ohne die Erfüllung dieser Tatbestandsvoraussetzungen inkl. relevanter Konkurrenz (= Nr. 5): Versagung 

Blitzlicht I: Klassische flexible Bedienformen

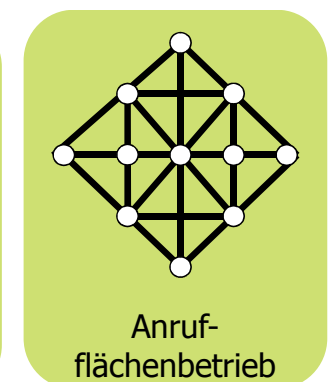
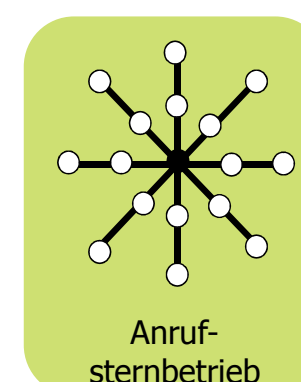
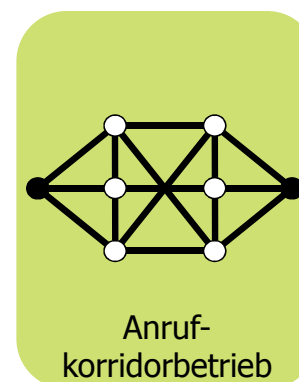
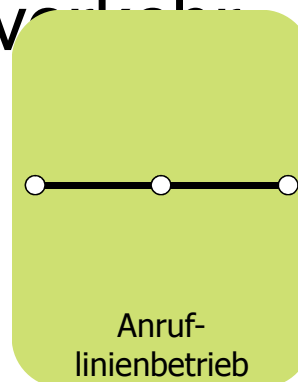
Formen in Abgrenzung zum Linienverkehr

- flexible Angebote sind nicht normiert, teilweise werden gleiche Bezeichnungen für verschiedene Angebote bzw. verschiedene Bezeichnungen für gleiche Angebote verwendet

Anrufbus, Anrufsammeltaxi (AST), Anrufsammelmobil (ASM), Anruflinienbus, Anrufliniendienst (ALDI, ANDI), Anruffahrt, Anruflinentaxi (ALITA), Anruflinienfahrt (ALF, ALFA), Anruftaxi, Bedarfsbus, Bestellbus, Bedarfsbedienung, Bestellfahrt, Bedarfsfahrt, Bedarfsverkehr, Bürgeranrufbus, Bügerrufauto, Hotzenblitz, Linienbedarfstaxi, Moobil+, Netliner, Publicar, Rufbus (R-Bus), Ruf-mich-Bus, Ruftaxi, Sammeltaxi, Taxibus, Telefonbus (T-Bus)

- übliche Klassifizierung der Angebotsformen in Abgrenzung zum Linienverkehr

- Anruflinienbetrieb
- Anrufkorridorbetrieb
- Anrufsternbetrieb
- Anrufflächenbetrieb



● festbediente Haltestelle
○ bei Bedarf bediente Haltestelle (ggf. Haustür)

Blitzlicht I: Klassische flexible Bedienformen

Genehmigungspraxis ...

- Konventionelle flexible Angebote sind sowohl genehmigungspflichtig als auch genehmigungsfähig und haben im Regelfall kein Genehmigungsproblem.
- Einschränkungen der Genehmigungsfähigkeit von Verkehrsangeboten im Flächenbetrieb, insbesondere bei Tür-zu-Tür-Service. Zur Sicherung Abstandsgebot (Taxi und ÖPNV) wird häufig nur mit Auflagen (z.B. zeitlich-räumliches Bedienungsverbot) genehmigt; Bedarfsflächenbetrieb nur mit Pkw und nicht mit Bussen.
- Ein völliges Scheitern flexibler Angebote am Genehmigungsrecht ist nicht (mehr) bekannt.

... Scheitern drohte vor der Novellierung PBefG 2013 gemäß Urteil BVerwG 2013: Das BVerwG hielt einen strittigen Anrufbus (Fall in Sachsen-Anhalt) auf Grundlage § 2 Abs. 6 PBefG a.F. [„besonders gelagerte Einzelfälle“] für nicht genehmigungsfähig!

- „Ärgerlich“ ist, dass die Genehmigungsanforderungen „typengemischter Verkehre“ nicht stets gleich ausgelegt werden.

Blitzlicht I: Klassische flexible Bedienformen

Merkmale der flexiblen Bedienformen zwischen Linie und Taxi (vereinfacht)

Betriebsform	Fahrplan	Anmeldung	Zugang	Abgang	„Sammeln“
Linienverkehr	ja	ohne	Haltestelle	Haltestelle	ja
Bedarfslinienbetrieb	ja	mit	Haltestelle	Haltestelle	ja
Korridor-/Richtungsbandbetrieb	ja	mit	Haltestelle; z.T. Haustür	Haltestelle; z.T. Haustür	ja
Flächenbetrieb (I)	nein	mit	Haltestelle	Haltestelle	ja
Flächenbetrieb (II)	nein	mit	Haustür	Haustür	ja
Taxiverkehr	nein	mit	Haustür	Haustür	nein*

* nur zulässig, wenn vom Fahrgast veranlasst (Bestandteil des Fahrtziels)

Flächenbedienung von Tür zu Tür häufig mit Auflagen zur Sicherung des Abstandsgebotes

Blitzlicht II: Taxi in der Fläche

Aktuelle wirtschaftliche Situation

Häufig bestehen ungünstige Rahmenbedingungen ...

- steigende Kosten, u.a. höhere Kosten auch in Folge des Mindestlohngesetzes (mit Einführung 2015 8,50 €/Zeitstunde; ab 2017 8,84 €/Zeitstunde)
- sinkende Nachfrage (Abwanderung/demografischer Wandel)
- hohe Distanzen (disperse Siedlungsstrukturen)
- nicht auskömmliche Taxitarife
- Konkurrenz durch Mietwagenverkehr (u.a. Patientenfahrten)

... diese verstärken sich häufig in einem Teufelskreis

- ... Margendruck führt zu
 - Personalabbau und/oder Gewerbeabmeldungen führen zu
 - sinkendem Angebot/Verfügbarkeit führen zu
 - sinkender Nachfrage und damit zu Margendruck ...

Blitzlicht II: Taxi in der Fläche

Veränderungen der Betriebspflichten

Regelungsmöglichkeit per Taxiverordnung

- Absenkung der vorgegebenen Betriebspflichten (Pflichtfahrbereiche, Mindestfahrtenanzahl, ...)
- Folge I: Bereitschafts- und Vorhaltekosten der Unternehmen werden verringert
- Folge II: Verlässlichkeit und Nutzbarkeit des Angebotes aus Fahrgastsicht werden ebenfalls verringert

Bewertung

- Kurzfristige ökonomische Entlastung für den Taxibetrieb
- Mittelfristig wird der Negativzyklus von Angebotsreduktion, Nachfrageschwund, Margendruck, Angebotsreduktion nicht durchbrochen, sondern verstärkt.
- Konsequenz: Keine „Stärkung des Taxiverkehrs in der Fläche“...

Blitzlicht II: Taxi in der Fläche

Stärkung Taxiverkehr in der Fläche **als ÖPNV**

Etablierung flexibler Bedienformen des ÖPNV

- Handlungsoption: Bestellung flexibler Bedienung im ÖPNV
- wirtschaftliche Voraussetzung
Finanzierung der nicht durch Nutzungsentgelte gedeckten Betriebskosten durch die öffentliche Hand



Kommission: Bedarfsverkehr wird nicht vom Anwendungsbereich der VO 1370 erfasst

- rechtliche Voraussetzungen
 - Einbindung in einen öffentlichen Dienstleistungsauftrag zur Erbringung und Finanzierung von Leistungen des ÖPNV
 - oder: (wettbewerbliche) Vergabe separater Auftrag
 - Genehmigung für beauftragten Flächenverkehr

Blitzlicht II: Taxi in der Fläche

Stärkung Taxiverkehr in der Fläche **als Taxi**

Ausschreibung Mindesteinhaltung Betriebspflicht

- Normaler Umfang der Betriebspflicht wird in Rechtsverordnung für alle Taxiunternehmer festgelegt
- Ausschreibung der Übernahme besonderer vertraglicher Verpflichtungen (z.B. zu Pflichtfahrbereich, täglicher Einsatzzeitraum, Fahrzeugzahl, Fahrzeuganforderungen, ...)
- Losdifferenzierung nach Standorten im Kreisgebiet möglich
- Risiko der Auslastung verbleibt beim Taxiunternehmer

Bewertung

- „Basiskosten“ der besondere Anforderungen werden von der öffentlichen Hand finanziert. Negativzyklus wird durchbrochen.
- Genehmigungsrechtliches Zusammenspiel der Vergabe mit Konkurrenzschutzregelung aus § 13 Abs. 4 PBefG nicht erprobt!

Blitzlicht III: Neue Beförderungsangebote

Ausgangslage

klassischer ÖPNV

Linienbus, Straßenbahn, U-Bahn, S-Bahn, Regionalbahn (Fahrpläne, Haltestellen, (Verbund-)Tarife) inklusive flexibler Angebote wie Rufbus oder Anrufsammeltaxi

rechtliche Grundlagen für Marktzugang & Organisation/Finanzierung:

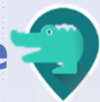
- PBefG
- VO (EG) Nr. 1370/2007, GWB/VgV
- Regionalisierungsgesetz
- ÖPNV-Gesetze der Länder

§§

offen:
Verhältnis neuer Angebote zu
„klassischem ÖPNV“ und
(insbesondere) zum
Genehmigungsrecht

Neue – vor allem internetbasierte – Angebote drängen in Großstädten auf den Markt!

Allygator Shuttle



Clever Shuttle



Moia

MOIA

Matchrider



flinc

flinc

UberPop



BlaBlaCar



Blitzlicht III: Neue Beförderungsangebote

Überschneidungen zwischen Flächenbetrieb, Taxi und den neuen Angeboten („Herausforderer“)

Betriebsform	Fahrplan	Anmeldung	Zugang	Abgang	Tarif
Flächenbetrieb (II)	nein	mit	Haustür	Haustür	ÖPNV/ ÖPNV-Niveau
Taxiverkehr	nein	mit	Haustür	Haustür	reguliert, kommerziell
„Herausforderer“	nein	mit	Haustür	Haustür	kommerziell, nicht reguliert*

** hier keine Aussage über Genehmigungsfähigkeit des Angebots*

Blitzlicht III: Neue Beförderungsangebote

Werden die neuen Angebote von der Ausnahme nach § 1 Abs. 2 PBefG erfasst?

Prüfungsmaßstab

- Welche Fahrzeuge werden benutzt?
= Ausnahme gilt nur für Pkw i.S. PBefG ($\leq 8 + 1$ Personen)
- Höhe des ggf. zu zahlenden Entgelts? Maßstab kann je nach Genehmigungsbehörde unterschiedlich ausfallen (s.u.)

Praxisbeispiele

„uber pop“ – Rechtsprechung:* Entgelt (1 €/km zzgl. 0,25 €/Minute = rund 1,50 €/km) > Betriebskosten der Fahrt; Deklaration Entgelt als „freiwillige Servicepauschale“ offensichtlich juristisch motiviert, kommerzielles Geschäftsmodell = Ausnahme nicht anwendbar!

„Allygator Shuttle“ – bewusst niedriges Entgelt 0,05 €/km pro Fahrgast

* OVG Hamburg, Beschluss vom 26.09.2014, 3 Bs 175/14; OLG Frankfurt, Urteil vom 09.06.2016, 6 U 73/15

Novellierungsbedarf und Novellierungsmöglichkeiten

Recht, Ökonomie und Verwaltung

Ausgangsprämisse zu Rechtsrahmen und Marktpotenzial

Der „richtige Rechtsrahmen“ muss in angemessenem Umfang den Verkehrsmarkt regulieren und die Chance bieten, dass im öffentlichen Interesse erforderliche Angebote auch dann realisiert werden können, wenn die auf Basis schwachen Marktpotenzials realisierbaren Erlöse deren Kosten nicht erwirtschaften.

Achtung: Hier nur Perspektive Bundesgesetzgebung
(= Gewerberecht und nicht ÖPNV-Gesetze der Länder)!

Achtung: Recht kann Finanzierung oder Nachfrage nicht ersetzen!

Novellierungsbedarf und Novellierungsmöglichkeiten

Recht, Ökonomie und Verwaltung

Novellierungsbedarf im Verkehrsgewerberecht

- 1. Genehmigungsfreie Mitnahme eindeutig regeln**
- 2. Flexible Bedienung als Teil des ÖPNV ermöglichen**
3. Typengemischte Verkehre harmonisieren
- 4. Experimentierklausel verbessern (Innovationsoffenheit)**
5. Optionen zur Stärkung des Taxiverkehrs etablieren
6. Ehrenamt in der Personenbeförderung erleichtern
7. Konsequenzen der Änderungen für Herausforderer?

Novellierungsbedarf und Novellierungsmöglichkeiten

Recht, Ökonomie und Verwaltung

1. Genehmigungsfreie Mitnahme eindeutig regeln

Der Gesetzgeber sollte die Grenze der zulässigen teilentgeltlichen Mitnahme nach § 1 Abs. 2 Nr. 1 PBefG bestimmbar machen.

Die Grenze sollte eindeutig und für alle Fälle einfach nachvollziehbar festgelegt werden. Sinnvoll erscheint eine typisierende Festlegung der zulässigen Erlöse in Cent/km durch das für Verkehr zuständige Bundesministerium als Verordnungsgeber.

Eine Überprüfung und Fortschreibung der zulässigen Erlöse sollte in bestimmten Zyklen (z.B. alle fünf Jahre) oder zu bestimmten Anlässen (z. B. Indexüberschreitung) vorgesehen werden.

Bei der typisierenden Festlegung sollten die Anschaffungskosten der Fahrzeuge außer Betracht bleiben, weil sonst ein lukrativer Graubereich auf der Basis von Altfahrzeugen aufblühen könnte.

Novellierungsbedarf und Novellierungsmöglichkeiten

Recht, Ökonomie und Verwaltung

2. Flexible Bedienung als Teil des ÖPNV ermöglichen

Die Regelung in § 8 Abs. 2 PBefG sollte dahingehend geändert werden, dass *bedarfsgesteuerte Verkehre mit Pkw oder Bussen* unter Bedienung vorhandener Haltestellen (soweit gegeben) dem ÖPNV zugerechnet werden, wenn diese die zeitliche und/oder räumliche Verfügbarkeit des ÖPNV nach § 8 Abs. 1 PBefG oder des SPNV nach § 2 Abs. 5 AEG verbessern oder zu bestimmten Zeiten und/oder in bestimmten Räumen an die Stelle von Angeboten des ÖPNV nach § 8 Abs. 1 PBefG oder des SPNV nach § 2 Abs. 5 AEG treten.

Die Anforderungen an Marktzugang und Antragstellung sollten denen des Linienverkehrs entsprechen; vgl. § 13 Abs. 2 bzw. 2a PBefG. Sinnvoll erschiene eine Präzisierung der Anforderungen an die Antragsstellung in § 12 Abs. 1 Nr. 3 PBefG.

Novellierungsbedarf und Novellierungsmöglichkeiten

Recht, Ökonomie und Verwaltung

3. Typengemischte Verkehre harmonisieren

Sichergestellt werden sollte für die typengemischten Verkehre (§ 2 Abs. 6 PBefG i. V. m. weiterer Norm), dass die zu erfüllenden Tatbestandsvoraussetzungen in der Verwaltungspraxis in geeigneter Weise bundesweit vereinheitlicht werden.

Dazu könnte eine Verpflichtung der Genehmigungsbehörden aufgenommen werden, ihre diesbezüglichen Entscheidungen zu veröffentlichen (z. B. auf einer entsprechenden Webseite des für den Verkehr zuständigen Bundesministeriums) und Abweichungen von der Rechtspraxis anderer Genehmigungsbehörden ausdrücklich zu begründen.

Novellierungsbedarf und Novellierungsmöglichkeiten

Recht, Ökonomie und Verwaltung

4. Experimentierklausel verbessern (Innovationsoffenheit)

Das für Verkehr zuständige Bundesministerium sollte dem Parlament regelmäßig darüber berichten, ob und inwieweit und mit welchen Ergebnissen Genehmigungen auf Grund der Experimentierklausel beantragt und erteilt bzw. versagt worden sind und welche Erfahrungen und Erkenntnisse aus der „praktischen Erprobung neuer Verkehrsarten oder Verkehrsmittel“ resultieren.

Möglich sein sollte nicht nur eine einmalige Erprobung von neuen Verkehrsformen mit maximaler Laufzeit von vier Jahren, sondern „im Erfolgsfall“ auch eine ggf. mit Auflagen bewehrte Anschlussgenehmigung des jeweiligen Erprobungsfalles.

Die Konkretisierung der zu berücksichtigenden öffentlichen Verkehrsinteressen sollte den für den betroffenen Verkehr verantwortlichen Behörden obliegen und z. B. im Nahverkehrsplan erfolgen.

Novellierungsbedarf und Novellierungsmöglichkeiten

Recht, Ökonomie und Verwaltung

5. Optionen zur Stärkung des Taxiverkehrs etablieren

Um das Taxi als Taxi konkret fördern zu können, müsste die öffentliche Hand durch Auftrag oder Förderbescheid entsprechende besondere Betriebspflichten etablieren und finanzieren.

Allerdings ist das genehmigungsrechtliche Zusammenspiel derartiger Förderungen mit der Konkurrenzschutzregelung aus § 13 Abs. 4 PBefG nicht erprobt. Um Unsicherheiten zu vermeiden, wäre eine gesetzliche Regelung im Anschluss an § 13 Abs. 4 PBefG voraussichtlich hilfreich, die für den Taxiverkehr regelt, wie die öffentliche Hand mit Finanzierungshilfen konform mit den Marktregelungen des Taxigewerbes bewirken kann, dass bestimmte Anforderungen an die Verfügbarkeit von Taxiangeboten oder an die Ausgestaltung der Fahrzeuge entsprochen werden kann.

Novellierungsbedarf und Novellierungsmöglichkeiten

Recht, Ökonomie und Verwaltung

6. Unterstützung ehrenamtlichen Engagements bei genehmigungsrechtlichen Anforderungen

Gerade im ländlichen Raum gibt es oftmals eine ausgeprägte Bereitschaft sich mit bürgerschaftlichem Engagement in Fahrgemeinschaften, in Bürgerbusse oder in Bürgertaxis einzubringen. Das Engagement erstreckt sich regelmäßig aber gerade nicht auf den „Verwaltungsaufwand“, den das PBefG verlangt.

Soweit der Gang ins PBefG nicht durch „Gefälligkeitsfahrten“ außerhalb des Anwendungsbereichs des PBefG vermieden werden kann, könnten die Kommunen die erforderlichen verwaltungsrechtlichen Fragen klären. Ein Absehen von den Anforderungen des PBefG erscheint hingegen nicht sinnvoll.

Originärer Handlungsbedarf im Bereich des Verkehrsgewerberecht besteht darüber hinaus nicht.

Novellierungsbedarf und Novellierungsmöglichkeiten

Recht, Ökonomie und Verwaltung

7. Konsequenzen der Änderungen für Herausforderer?

Eine dauerhaft wirkende Zulassung von neuen Angeboten sollte erst dann erfolgen, wenn deren Erprobung gezeigt hat, dass sich negative Auswirkungen auf das öffentliche Interesse sicher ausschließen bzw. vermeiden lassen.

Für das PBefG sollte zunächst eindeutig geklärt werden, bis zu welcher „Kostenbeteiligung“ Gefälligkeitsmitnahmen außerhalb des Verkehrsgewerberechts liegen und daher stets zulässig sind.

Im Anwendungsbereich des PBefG sollten Angebote flexibler Bedienung einfacher in den ÖPNV integriert werden können.

Soweit Geschäftsmodelle über Angebote flexibler Bedienung darüber hinaus lukrativ erscheinen und sie nicht als „typengemischter Verkehr“ konkreten Genehmigungsanforderungen unterliegen, sollten sie mit Blick auf ihre Kompatibilität mit den öffentlichen Interessen hin in einem strukturierten Verfahren erprobt werden können.

Kontakt

Dr. Jan Werner,
Geschäftsführer, Partner

KCW GmbH
Berlin
Bernburger Str. 27
10963 Berlin

Fon: +49 (0) 30/40 81 768 – 60
Fax: +49 (0) 30/40 81 768 – 61
Mail: werner@kcw-online.de
Web: www.kcw-online.de