

# Hamburgisches Obergerverwaltungsgericht

## Die Geschäftsstelle des 3. Senats

Hamburgisches Obergerverwaltungsgericht,  
Lübeckertordamm 4, 20099 Hamburg

Rechtsanwälte  
Füßer & Kollegen  
TRIAS  
Martin-Luther-Ring 12  
04109 Leipzig

18. Mai 2019

18. Mai 2019

18. Mai 2019

Ihr Zeichen: 000146-18

Aktenzeichen  
3 Bs 101/19

Zimmer  
[REDACTED]

Durchwahl  
[REDACTED]

Datum  
16.05.2019

### Verwaltungsrechtssache

Krijan ./ Freie und Hansestadt Hamburg

Sehr geehrte Damen und Herren,

gemäß richterlicher Verfügung vom 15.05.2019 werden anliegende Abschriften des Schriftsatzes der Antragsgegnerin vom 13.05.2019 mit der Gelegenheit zur Stellungnahme **innen 3 Wochen** übersandt.

Mit freundlichen Grüßen  
[REDACTED]

---

Telefon 040 42828 - 0 \* Telefax 040 42843 - 7219 (Gemeinsame Annahmestelle im Haus der Gerichte)  
Telefax 040 427 987 101 (nur für Sendungen an das Obergerverwaltungsgericht)

Internet: [www.Obergerverwaltungsgericht.Hamburg.de](http://www.Obergerverwaltungsgericht.Hamburg.de)

**Sprechzeiten:**  
Montag bis Freitag 9 -12 u. 13 -14 Uhr  
oder nach Vereinbarung

**Verkehrsverbindungen:**  
Buslinien: 35, 36  
U-Bahn Lohmühlenstraße  
S- u. U-Bahn Berliner Tor

**Parkmöglichkeiten:**  
P Tiefgarage Zufahrt Berliner Tor  
(neben dem Studentenwohnhaus Nr. 3 -  
je angefangene Stunde 1,50 €)



Abt. 1/1

FREIE UND HANSESTADT HAMBURG  
Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation

Behörde f. Wirtschaft, Verkehr u. Innovation, Alter Steinweg 4, 20459 Hamburg

Rechtsamt  
Abteilung Verkehrsrecht, Verkehrsgewerbeaufsicht  
Referat Verkehrsgewerbeaufsicht - RV 2  
Alter Steinweg 4  
20459 Hamburg  
Telefon (040) 428 41 - 3750 Zentrale (040) 428 280  
Telefax (040) 427 31 - 0786

Hamburgisches  
Oberverwaltungsgericht  
- 3. Senat -

Hamburgisches  
Oberverwaltungsgericht  
15. MAI 2019

Ansprechpartner: [REDACTED]  
Zimmer: 0036  
E-Mail: [REDACTED]

Az.: RV2/60.24-2163  
13.05.2019

GEMEINSAM ANNAHMESTELLE  
Eingangsstempel  
15.05.19 8-9 Uhr  
IM HAUS DER GERICHE

Gemeinsame Annahmestelle  
Eingegangen durch Gerichtsbrieffkasten  
Steinkingplatz 1, 20335-Hamburg  
13. MAI 2019  
zwischen 8 und 24 Uhr

Geschäftsnummer: 3 Bs 101/19

In der Verwaltungsrechtssache

Ivica Krijan ././ FHH, Beh. f. Wirtschaft, Verkehr u. Innovation  
RAe Füßer pp.

beigeladen: MOIA GmbH  
RAe Noerr LLP

begründet die Antragsgegnerin ihre Beschwerde vom 12.04.2019 gegen den Beschluß des VG Hamburg vom 12.04.2019 - 5 E 6467/18 - wie folgt:

Die angegriffene Entscheidung ist zu ändern und der Antrag des Antragstellers mangels Antragsbefugnis abzulehnen. Es ist auch keine Erledigung eingetreten.

1. Betroffenheit des Antragstellers in eigenen Rechten

Dem Antragsteller fehlt die Antragsbefugnis, weil die Klage, deren aufschiebende Wirkung er im vorliegenden Verfahren festzustellen begehrt, unzulässig ist - ebenso wie schon der Widerspruch -, da der Antragsteller keine Gründe dargelegt hat, die es zumindest als möglich erscheinen lassen, daß er durch den der Beigeladenen erteilten Bescheid in eigenen Rechten betroffen ist. Antragsbefugt ist im Verfahren nach § 80 Abs. 5 VwGO - wie vorliegend - im Hinblick auf die Akzessorietät des vorläufigen Rechtsschutzes nur derjenige, der hinsichtlich des Verwaltungsakts im Hauptsacheverfahren gemäß § 42 Abs. 2 VwGO klagebefugt



ist; die Antragsbefugnis folgt der Klagebefugnis (*BVerwG*, Beschluß vom 09.08.2018 - 4 VR 1/18 -, *juris*, Rdz. 5, m.w.N.). Die Frage, ob der Antragsteller klagebefugt ist, muß also bereits im vorliegenden Eilverfahren geklärt werden.

Soweit es das *VG Hamburg* in dem angegriffenen Beschluß, so wörtlich, "ausnahmsweise" für die Antragsbefugnis für diesen Feststellungsantrag als ausreichend ansehen will (S. 25 unten / 26 der Beschlußausfertigung), daß der Antragsteller einen Rechtsbehelf eingelegt hat, dessen aufschiebende Wirkung streitig ist, weil man andernfalls bei der Prüfung der Antragsbefugnis "in der Sache die vollständige Begründetheitsprüfung vorweg"-nahme, ist dies als unsystematisch abzulehnen:

Das Erfordernis einer Klage- bzw. Antragsbefugnis nach § 42 Abs. 2 *VwGO* (analog) dient der Ausrichtung des deutschen Prozeßrechts auf den Individualrechtsschutz und damit dem Ausschluß von Populärklagen. Durch das Erfordernis der Klagebefugnis werden Anfechtungs- und Verpflichtungsklagen als Verletztenklagen ausgestaltet. Dem Kläger wird eine subjektivrechtliche Substantiierungslast aufgebürdet. Ist ein Kläger bzw. Antragsteller nicht Adressat eines angegriffenen Verwaltungsakts, so muß geprüft werden, ob seine subjektiven eigenen Rechte verletzt sein könnten. Die Antragsbefugnis ist gegeben, wenn eine solche Rechtsverletzung möglich erscheint.

Auch wenn es (zunächst) nicht um die Anordnung oder Wiederherstellung der aufschiebenden Wirkung einer Klage durch das Gericht geht, sondern lediglich um die Feststellung des Bestehens einer solchen Wirkung, kann prinzipiell nichts anderes gelten; sonst ergäbe sich in derartigen Fällen die widersinnige Möglichkeit für einen Drittkläger, aus seiner mangels Klagebefugnis unzulässigen Klage einen zulässigen Eilantrag zu generieren. Mit der notwendigen Prüfung der Antragsbefugnis in einem auf Feststellung der aufschiebenden Wirkung einer Klage gerichteten Eilverfahren wird auch nicht, wie das *VG Hamburg* befürchtet, die "vollständige Begründetheitsprüfung" in die Prüfung der Antragsbefugnis verlagert. Vielmehr wird bezüglich der Antragsbefugnis im Eilverfahren nur geprüft, ob der Antragsteller im Hauptsacheverfahren klagebefugt, die Klage also zulässig ist. Wer nicht klagebefugt ist, kann auch nicht zum Eilantrag befugt sein. Und damit wären wir wieder bei den eingangs dieses Abschnitts zitierten Worten des *BVerwG*, Beschluß vom 09.08.2018, a.a.O., zur Akzessorietät des vorläufigen Rechtsschutzes: "Die Antragsbefugnis folgt der Klagebefugnis."

Der Vollständigkeit halber sei auf folgende Kontrollüberlegung hingewiesen, die ebenfalls den Gedanken des *VG Hamburg* widerlegt, daß an die Antragsbefugnis geringere Anforderungen zu stellen seien, wenn im Eilverfahren nur die Feststellung der aufschiebenden Wirkung und nicht deren Anordnung oder Wiederherstellung begehrt werde: Die *VwGO* kennt neben der Anfechtungs- und der Verpflichtungsklage auch die Feststellungsklage. Obwohl letztere in § 43 *VwGO* und nicht in § 42 *VwGO* geregelt ist, ist auf Feststellungsklagen § 42 Abs. 2 *VwGO* entsprechend anzuwenden, wie das *BVerwG* in ständiger Rechtsprechung betont (s. z.B. *BVerwG*, Urteil vom 26.01.1996 - 8 C 19/94 -, *juris*, Rdz. 20, mit zahlreichen weiteren Nachweisen). Die Anforderungen an die Klage- bzw. Antragsbefugnis im Verwaltungsprozeß sind also grundsätzlich immer die gleichen, egal ob es um die Aufhebung /

den Erlaß eines Verwaltungsakts oder (zunächst) nur um die Feststellung seiner Vollziehbarkeit geht.

Welche Voraussetzungen für das Bejahen der Klagebefugnis speziell bei der Klage eines Personenbeförderungsunternehmers gegen die einem Konkurrenten erteilte Genehmigung erfüllt sein müssen, beschreibt anschaulich der Bayerische VGH, Urteil vom 01.06.2011 - 11 B 11.332 -, *juris*, Rdz. 42 ff.:

"Nach Auffassung des erkennenden Senats genügt es in Verfahren, denen eine Konkurrentenklage auf dem Gebiet des Personenbeförderungsrechts zugrunde liegt, jedoch nicht, daß der Rechtsschutzsuchende einen Sachverhalt sowie rechtliche Gegebenheiten vorträgt, die es als möglich erscheinen lassen, daß die Voraussetzungen des § 42 Abs. 2 VwGO erfüllt sind. Vielmehr erscheint es in solchen Fällen geboten, bereits im Rahmen der Prüfung der Klagebefugnis - und damit der Zulässigkeit der Klage - abschließend darüber zu befinden, ob die Bestimmungen, auf die der Rechtsschutzsuchende sich beruft, abstrakt geeignet sind, dem Personenkreis, dem er angehört, subjektive Rechte zu vermitteln (so auch Kopp/Schenke, VwGO, 13. Aufl. 2009, RdNr. 66 zu § 42). Ist dies zu verneinen, ohne daß zu diesem Zweck strittige Fragen tatsächlicher Art entschieden werden müssen, so scheidet bereits die Möglichkeit einer Rechtsverletzung im Sinn von § 42 Abs. 2 VwGO aus. Das gilt auch dann, wenn - wie hier - die zutreffende Antwort auf diese Frage nicht auf der Hand liegt, sondern wenn zu diesem Zweck Problemstellungen erörtert werden müssen, die in der Rechtsprechung noch nicht abschließend geklärt sind und deren Entscheidung vertiefte rechtliche Überlegungen erfordert.

Die Notwendigkeit, in Streitsachen der vorliegenden Art die Klagebefugnis unter den rechtlichen Blickwinkeln 'drittschützender Charakter der in Betracht zu ziehenden Normen' und 'abstrakt-begriffliche Zugehörigkeit des Klägers zu dem von diesen Normen erfaßten Personenkreis' vor dem Eintritt in eine Erörterung der Begründetheit der Klage abschließend zu untersuchen, ergibt sich zum einen aus dem allgemeinen, nicht nur für das Personenbeförderungsrecht Geltung beanspruchenden Gebot, daß die Voraussetzungen der Zulässigkeit eines Rechtsschutzgesuchs von Amts wegen zu prüfen sind. Hinsichtlich des Ergebnisses dieser Prüfung muß das Gericht grundsätzlich den gleichen Grad an Überzeugungsgewißheit erlangen wie hinsichtlich aller anderen Sach- und Rechtsfragen, von deren Beantwortung die Entscheidung abhängt. Bereits dies steht der Annahme entgegen, zur Bejahung der Klagebefugnis genüge es, daß ihr Bestehen nach dem Vorbringen des Klägers unter irgendeinem rechtlichen Gesichtspunkt immerhin 'möglich' ist.

Bei Drittanfechtungsklagen auf dem Gebiet des Wirtschaftsverwaltungsrechts kommt folgendes hinzu: Wäre die Klagebefugnis bereits dann zu bejahen, wenn der Kläger eine Norm benennt, die es rechtlich vorstellbar erscheinen läßt, daß sie auch dazu bestimmt sein könnte, die Interessen von Personen zu schützen, die sich in der gleichen Lage wie er befinden, könnte das Gericht schon dann genötigt werden, in eine sachliche Überprüfung der einem Mitwettbewerber zuerkannten Begünstigung einzutreten, wenn sich die Klagepartei



zur Herleitung der behaupteten Rechtsverletzung im Sinn von § 42 Abs. 2 VwGO auch nur auf eine einzige, rechtswissenschaftlich nicht von vornherein unvertretbare Stimme zu berufen vermag (vgl. Sodan in Sodan/Ziekow, 3. Aufl. 2010, RdNr. 380 zu § 42). Denn bereits unter dieser Voraussetzung wird sich nicht mehr behaupten lassen, das von ihr behauptete subjektive Recht könne 'offensichtlich und eindeutig nach keiner Betrachtungsweise' bestehen. Der von § 42 Abs. 2 VwGO verfolgte Zweck, Popularklagen zu verhindern, könnte auf diese Weise gefährdet werden; einem Mißbrauch des Instituts der Drittanfechtungsklage, um unter Ausnutzung der mit ihr verbundenen aufschiebenden Wirkung Konkurrenten zeitweise vom Markt fernzuhalten, würde Vorschub geleistet.

Das Erfordernis, die Klagebefugnis eines Drittanfechtungsklägers bereits im Rahmen der Prüfung der Zulässigkeit der Klage abschließend zu untersuchen, stellt sich bei Streitigkeiten auf dem Gebiet des Personenbeförderungsrechts dann mit besonderer Dringlichkeit, wenn [...] der Auffassung zu folgen sein sollte, von einer nach diesem Gesetz erteilten Genehmigung könne, da die Genehmigungsurkunde gemäß 15 Abs. 2 Satz 1 PBefG erst nach dem Eintritt ihrer Unanfechtbarkeit ausgehändigt werden darf, auch erst ab diesem Zeitpunkt Gebrauch gemacht werden [...]. Sollte hieraus weiter herzuleiten sein, daß Personenbeförderung auch nicht auf der Grundlage einer gemäß § 80 Abs. 2 Satz 1 Nr. 4, § 80a Abs. 1 Nr. 1 VwGO für sofort vollziehbar erklärten Genehmigung betrieben werden darf (vgl. zu diesem Fragenkreis Heinze, PBefG, 2007, Anm. 2 zu § 20), wäre die Versuchung besonders groß, daß auf dem Gebiet der Personenbeförderung tätige Unternehmer gegen Genehmigungen, die einem (künftigen) Konkurrenten erteilt wurden, unter Berufung auf eine Norm, die bei objektiver Würdigung der Rechtslage entweder nicht drittschützend ist oder die jedenfalls dem anfechtenden Unternehmer kein Abwehrrecht vermittelt, Anfechtungsrechtsbehelfe einlegen, um so die tatsächliche Ausübung der genehmigten gewerblichen Betätigung des Betroffenen während der Dauer des Suspensiveffekts zu vereiteln."

a) Vorbringen des Antragstellers zur Antrags-/Klagebefugnis

Rekapitulieren wir deshalb, was der Antragsteller zu seiner Widerspruchs- bzw. Antrags- und Klagebefugnis vorgebracht hat:

Im gerichtlichen Hauptsacheverfahren - VG Hamburg, 5 K 4390/18 - bis heute: gar nichts! Obwohl die Klage bereits vor einem Dreivierteljahr, am 22.08.2018, erhoben wurde, hat der Antragsteller bis jetzt weder einen Klagantrag gestellt (entgegen § 82 Abs. 1 Satz 2 VwGO) noch zur Klagbegründung vorgetragen (entgegen § 82 Abs. 1 Satz 3 VwGO).

Nur in dem vorgerichtlichen Schriftsatz vom 11.06.2018 heißt es (auf S. 4 ff.) zum Thema:

"Der Widerspruchsführer ist analog § 42 II VwGO widerspruchsbefugt, da ihn die Genehmigung vom 25. April 2018 möglicherweise in seinen subjektiven öffentlichen Rechten aus § 2 VII PBefG verletzt. [...] Ein subjektiv-

öffentliches Recht, in dem der Widerspruchsführer möglicherweise in seinen Rechten verletzt, wird durch die Begrifflichkeit des *öffentlichen Verkehrsinteresses* in § 2 VII PBefG vermittelt und bestimmt. [...] Der Widerspruchsführer ist ein in Hamburg tätiger Taxiunternehmer, der bereits seit Jahren wegen dem erheblichen Konkurrenzdruck nur wenig Gewinn erwirtschaften kann. [...] Im Vordergrund [...] des von der Beigeladenen geplanten Verkehrs steht] bereits jetzt das Ziel, eine hohe Anzahl an Menschen - unter der Zukunftsvision der Veränderung der Mobilität in den Städten - mit diesem Verkehrskonzept zu versorgen, so daß der Genehmigungsempfänger in direkter - örtlicher und sachlicher - Konkurrenz zum Widerspruchsführer treten wird, wobei nicht auszuschließen ist, daß dieser Wettbewerb, jedenfalls für den Widerspruchsführer, existenzgefährdend ist. [...] Soweit § 2 VII PBefG nicht als drittschützende Vorschrift angesehen werden sollte, so ergibt sich die Widerspruchsbefugnis des Widerspruchsführers jedenfalls aus der erteilten Genehmigung selbst. Denn [...] insofern bezieht die Genehmigung - abgeleitet aus der Vorschrift des § 2 VII PBefG - im örtlichen Bereich der Freien und Hansestadt Hamburg tätige Taxenunternehmen, zu denen der Widerspruchsführer zählt, ein und tenoriert eine dahingehende vorbehaltliche Genehmigungserteilung. Zugleich bezieht sie diese Personen, Personengruppen und Unternehmen allerdings in den Schutzbereich der Genehmigung ein und vermittelt ihnen [...] selbständig ein abwehrfähiges Recht, sofern eine Beeinträchtigung vorliegt. Diese kann aber aufgrund der Anzahl an eingesetzten Fahrzeugen und den Ausführungen des Genehmigungsempfängers zum Konzept nicht gänzlich ausgeschlossen werden, was insoweit zu einer - und das ist hierbei ausreichend - möglicherweise vorliegenden Rechtsverletzung des Widerspruchsführers führt."

Und im vorliegenden Verfahren hat sich der Antragsteller in seinem Schriftsatz vom 18.02.2019 (dort S. 5 f.) auf "verfassungs-unmittelbaren Konkurrentenschutz" aus Art. 12 Abs. 1 GG berufen, da es sich bei dem Taxenverkehrsmarkt um einen "staatlich regulierten Markt" im Sinne der Rechtsprechung des BVerwG, Urteil vom 15.12.2011 - 3 C 41.10 -, *juris*, handele, in dem nicht auszuschließen sei, daß hoheitliche Maßnahmen zu einer grundrechtsrelevanten Verwerfung der Konkurrenzverhältnisse führten.

## b) Erwägungen des VG Hamburg

### aa) Grundsatz: kein eigenes Recht

Das VG Hamburg führt in dem angegriffenen Beschluß, dort S. 30-38, in nicht zu beanstandender Weise aus, daß prinzipiell weder das Personenbeförderungsrecht noch das GG einem einzelnen Taxenunternehmer ein eigenes subjektives Recht auf Verhinderung des Marktzutritts eines wie auch immer gearteten Konkurrenten zubilligen. Dies entspricht ganz der Linie der obergerichtlichen Rechtsprechung, z.B. des Bayerischen VGH, Beschluß vom 10.04.1984 - 11 CE/CS 84 A.628 -, NJW 1985, 758 (759), wo es heißt (Hervorhebung durch den Unterzeichner):

"Die durch Art. 12 GG garantierte Berufs- und Gewerbe-freiheit des Antragstellers wird weder durch die der Beigelade-



nen erteilte Genehmigung beeinträchtigt **noch dadurch, daß sie sich unerlaubt taxenähnlich betätigt**. Der Antragsteller kann trotzdem seiner gewerblichen Betätigung wie bisher nachgehen. Art. 12 GG schützt vor berufs- und gewerbespezifischen Eingriffen (vgl. BVerfGE 42, 374 [384]), nicht aber vor einem privaten oder hoheitlichen Handeln (oder Unterlassen), das Konkurrenten einen wirtschaftlichen Wettbewerbsvorsprung verschafft (vgl. BVerwGE 65, 167 = NJW 1982, 2513)."

bb) "Staatlich regulierter Markt"

Dann aber meint das *VG Hamburg*, S. 38 unten und erneut auf S. 51 unten der Beschlusaufbereitung, daß es sich beim Taxengewerbe um einen "staatlich regulierten Markt" im Sinne der dazu ergangenen Rechtsprechung handele, in dem ein verfassungsunmittelbarer Konkurrenzschutz denkbar sei. Daß es ein "staatlich regulierter Markt" sei, ergebe sich aus den zahlreichen gesetzlichen Vorgaben für Taxenunternehmer, namentlich der Tarifpflicht, der Beförderungspflicht, den örtlichen Beschränkungen für die Bereithaltung usw. (S. 39 der Beschlusaufbereitung). Dem liegt ein falsches Verständnis von "staatlicher Regulierung" in diesem Sinne zugrunde. Die fehlerhafte Annahme eines "staatlich regulierten Marktes" führt zu weiteren unzutreffenden Überlegungen hinsichtlich der möglichen Betroffenheit des Antragstellers in eigenen Rechten.

In der Entscheidung *BVerwG*, Urteil vom 15.12.2011 - 3 C 41.10 -, *juris*, Rdz. 19, zum Apothekenmarkt sind die Kriterien für die Annahme eines "staatlich regulierten Marktes" beschrieben mit den Worten:

"Die Annahme einer möglichen grundrechtsrelevanten Verwerfung der Konkurrenzverhältnisse setzt nämlich voraus, daß die Wettbewerbsveränderung im Zusammenhang mit staatlicher Planung und/oder der Verteilung staatlicher Mittel steht. Es muß sich um eine Berufsausübung handeln, die in einem staatlich regulierten Markt stattfindet (vgl. BVerfG [...]). Um einen dergestalt strukturierten Markt, wie er etwa im Bereich der Krankenhausplanung und -finanzierung (dazu BVerfG [...]) sowie im System des Vertragsarztrechts (dazu BVerfG [...]) anzutreffen ist, handelt es sich indes bei den Apotheken nicht. Der Zugang zu diesem Markt unterliegt keiner Bedarfsprüfung. Bei der Erteilung einer apothekenrechtlichen Betriebserlaubnis nach § 2 ApoG spielen Mechanismen der Bedarfsplanung keine Rolle. Gleiches gilt für die Erteilung der Erlaubnis zum Versand apothekenpflichtiger Arzneimittel nach § 11a ApoG. Anders als der Krankenhausmarkt ist der Apothekenmarkt auch nicht durch die Verteilung staatlicher Investitionsfördermittel gekennzeichnet. Ebenso wenig besteht eine dem Vertragsarztsystem vergleichbare Budgetierung der Gesamtvergütung. Im Apothekenmarkt realisiert sich daher mit der Zulassung eines weiteren Konkurrenten lediglich das allgemeine marktimmanente Wettbewerbsrisiko (vgl. [...])."

Fast wortgleich äußert sich *Hamburgisches OVG*, Beschluß vom 11.03.2015 - 4 Bs 228/14 -, *juris*, Rdz. 19, bezüglich des Be-

triebs eines Totalisators und fügt sodann zum Thema spezieller Vorschriften für die Berufsausübung hinzu:

"Daß gesetzliche Regelungen existieren, die die Marktbedingungen festlegen, ist nicht ungewöhnlich und rechtfertigt nicht die Annahme, es handele sich um einen staatlich regulierten Markt im Sinne der Rechtsprechung des Bundesverfassungsgerichts. Daß, worauf die Antragsteller mit ihrer Beschwerdebegründung vor allem verweisen, de facto nur eine überschaubare Zahl von Rennvereinen am Markt tätig ist und die Einnahmen aus den jeweiligen inländischen Totalisatoren bislang gleichmäßig untereinander aufteilen, rechtfertigt es ebenfalls nicht, diese Situation mit einem staatlich regulierten, insbesondere zulassungsbeschränkten Markt gleichzusetzen. Denn in der Sache wollen die Antragsteller erreichen, dass ihre bisherigen Erwerbchancen nicht durch die Einführung eines neuen Geschäftsmodells eines Konkurrenten beeinträchtigt werden. Art. 12 Abs. 1 GG gewährt aber nicht einmal einen Rechtsanspruch auf die Sicherung einer wirtschaftlich ungefährdeten Tätigkeit."

Ebenso OVG Nordrhein-Westfalen, Urteil vom 22.09.2016 - 13 A 2378/14 -, juris, Rdz. 64 ff., zum Arzneimittelmarkt:

"Zwar kann das Grundrecht der Berufsfreiheit auch beeinträchtigt sein, wenn eine hoheitliche Maßnahme zu einer Wettbewerbsveränderung führt, die erhebliche Konkurrenz Nachteile zur Folge hat. Voraussetzung ist aber, daß die Wettbewerbsveränderung im Zusammenhang mit staatlicher Planung und/oder der Verteilung staatlicher Mittel steht. Es muss sich um eine Berufsausübung in einem staatlich regulierten Markt handeln. [...] Daran fehlt es hier. Um einen dergestalt strukturierten Markt, wie er etwa bei der Krankenhausplanung oder im System des Vertragsarztrechts anzutreffen ist, handelt es sich beim Arzneimittelmarkt nicht. Der Zugang zu diesem Markt unterliegt keiner Bedarfsprüfung, bei der Entscheidung über die Zulassungsbedürftigkeit von Arzneimitteln spielen Mechanismen der Bedarfsplanung ebenfalls keine Rolle. Anders als etwa der Krankenhausmarkt ist der Arzneimittelmarkt auch nicht durch die Verteilung staatlicher Investitionsfördermittel gekennzeichnet. Ebenso wenig besteht bei der Zulassung von Arzneimitteln eine dem Vertragsarztssystem vergleichbare Budgetierung der Gesamtvergütung."

Ganau so wie bei den Apotheken, dem Arzneimittelmarkt oder dem Betrieb von Totalisatoren verhält es sich auch beim Taxenverkehr:

- Der Zugang zum Taxenverkehrsmarkt unterliegt keiner **Bedürfnisprüfung**, seitdem vor fast 60 Jahren das BVerfG mit Beschluß vom 08.06.1960 - 1 BvL 53/55 -, BVerfGE 11, 168, die vordem im PBefG vorgesehene Bedürfnisprüfung für verfassungswidrig erklärt hat. Nicht überzeugend ist in diesem Zusammenhang der Hinweis des VG Hamburg, S. 39 der Beschlusaufsertigung, es gebe immerhin § 13 Abs. 4 PBefG, der einen Konzessionsstop bei drohender Funktionsunfähigkeit des Taxengewerbes vorsehe (welcher freilich in Hamburg - ebenso wie z.B. in Berlin - seit Jahrzehnten nicht besteht): Das ist genau so wenig eine "staatliche Marktregulierung" in dem hier maßgeblichen Sinn



wie etwa § 24 Abs. 1 Satz 1 Nr. 3 des Arzneimittelgesetzes, wonach für die Zulassung eines Arzneimittels u.a. der gutachtliche Nachweis erbracht werden muß, daß es "angemessen wirksam", "verträglich" und "die Dosierung zweckmäßig" ist, m.a.W. eine Prüfung stattfindet, ob der Markt und die Konsumenten dieses Arzneimittel überhaupt brauchen können. Das ist aber, wie wir der zitierten Entscheidung *OVG Nordrhein-Westfalen*, Beschluß vom 22.09.2016, a.a.O., entnehmen können, keine "staatliche Marktregulierung".

- Eine staatliche **Bedarfsplanung** findet ebenfalls im Hamburger Taxenverkehr nicht statt; eine solche Reglementierung, wann sie wie viele Taxen einzusetzen hätten, würden sich die Taxenunternehmer auch verbitten.
- Der Taxenverkehrsmarkt ist des weiteren nicht durch die **Verteilung staatlicher Investitionsfördermittel** gekennzeichnet.
- Eine **Budgetierung** der Gesamtvergütung aller Hamburger Taxenunternehmer gibt es schon gar nicht.
- Daß im Taxenverkehr **administrierte Preise** bestehen, worauf das *VG Hamburg*, S. 39 unten der Beschlusaufbereitung, hinweist, ist ebenfalls keine "staatliche Marktregulierung". Administrierte Preise gelten in Deutschland auch z.B. für (verschreibungspflichtige) Arzneimittel gemäß der Arzneimittelpreisverordnung vom 14.11.1980, ohne daß *OVG Nordrhein-Westfalen*, Beschluß vom 22.09.2016, a.a.O., den Arzneimittelmarkt deshalb als "staatlich reguliert" angesehen hätte.

#### cc) Gruppenbetroffenheit

Nach der unzutreffenden Feststellung, das Taxengewerbe sei ein "staatlich regulierter Markt" und ein verfassungsimmanenter Konkurrenzschutz zugunsten des Antragstellers deshalb denkbar, gerät der Antragsteller dem *VG Hamburg* für lange Zeit aus dem Blickfeld, S. 39-47 der Beschlusaufbereitung. Dort ist nur noch von möglichen Auswirkungen auf das Taxengewerbe insgesamt die Rede. Dies führt allerdings schon deshalb nicht weiter, weil § 42 Abs. 2 VwGO es ebenfalls ausschließt, als Kläger Rechte alleine (prozessual) geltend zu machen, über die er nur zusammen mit anderen verfügungsberechtigt ist, die also nicht dem einzelnen, sondern nur einer Gemeinschaft zustehen (*VG Würzburg*, Urteil vom 02.02.2017 - W 5 K 15.1172 -, *juris*, Rdz. 21, m.w.N.). Daß der Antragsteller einer Gruppe angehört, die insgesamt von den Aktivitäten der Beigeladenen Nachteile haben könnte, reicht nicht aus; es müßte vielmehr eine Betroffenheit des Antragstellers in seiner Person bzw. seinen eigenen Rechten gegeben sein. Es gibt indes nur das sowohl vom Antragsteller als auch vom *VG Hamburg* abstrakt beschriebene Bedrohungsszenario der Vernichtung des gesamten Hamburger Taxengewerbes (und damit auch des Betriebs des Antragstellers) durch den Verkehr der Beigeladenen bereits innerhalb des Erprobungszeitraums. Nur glaubt außer dem *VG Hamburg* niemand daran, daß der Verkehr der Beigeladenen zu einer großen Konkurrenz für das Taxengewerbe in Hamburg werden könne, das Taxengewerbe nicht und nicht einmal der Antragsteller selber.

Daß der Antragsteller selbst nicht daran glaubt, daß sich der Verkehr der Beigeladenen am Markt durchsetzen wird, können wir einer Äußerung entnehmen, die er vor wenigen Tagen, am 09.05.2019, unter dem Kürzel "IK" im bundesweiten "Taxiforum" in Erwiderung auf einen Erfahrungsbericht des (außerhamburgischen) Nutzers "Sascha1979" getätigt hat (s. <https://www.taxiforum.de/forum/viewtopic.php?f=11&t=11968>). Dort schreibt der Antragsteller unter Bezugnahme auf den Umstand, daß die Beigeladene ihr Eröffnungsangebot "keine Fahrt teurer als EUR 5,00" am 12.05.2019 beenden und danach höhere Preise verlangen werde (was die Beigeladene inzwischen auch getan hat):

"Ich stelle fest, dass MOIA sehr viele Umwege macht und dass das, zum Problem in mehrfacher Hinsicht wird. Bei 5 € geht das alles noch. Bei dem Dumpingpreis ab dem 12. Mai wird es schwieriger und sollte eines Tages wirtschaftlicher Preis eingeführt werden, wird MOIA leer fahren. [...] Zwar saß jemand im MOIA bei deinem Einsteigen, aber die Sache ändert sich schlagartig, wenn du längeren Weg hast und jemand zu steigt. Dann fallen Umwege an und der Ersteinsteiger fängt an unruhig zu werden."

Ein Ausdruck aus dem Internet ist als

Anlage AG2

beigefügt.

Das Hamburger Taxengewerbe ist von Weltuntergangsstimmung weit entfernt. Lesen wir, wie das "Handelsblatt" am 09.01.2019,

Anlage AG3 (dort S. 4),

berichtet hat:

"Wie reagieren die Taxifahrer?

Anfängliche Proteste haben sich gelegt - wohl auch, weil die Verkehrsbehörde in Hamburg statt beantragter 1000 Moia-Fahrzeuge zunächst nur 500 genehmigt hat. Inzwischen zeigt sich etwa Hansa-Taxi entspannt: 'Das ist nicht der Untergang des Abendlands', sagt ein Sprecher. 'Wir haben nichts gegen neue Wettbewerber.' Taxifahrer könnten mehr Service anbieten - etwa Krankenfahrten. Zudem hat Hansa-Taxi nach eigenen Angaben als bundesweiter Vorreiter eine eigene Ridesharing-Funktion in seiner App implementiert."

Und die "Hamburger Morgenpost" am Tag nach der Betriebsaufnahme durch die Beigeladene, also am 16.04.2019,

Anlage AG4 (dort S. 2):

"Wie reagieren die Taxifahrer?

Gelassen. Thomas Lohse, Vorstandsmitglied bei Hansa Funktaxi, verweist darauf, daß sein Unternehmen als bundesweit erste Taxizentrale geteilte Fahrten schon seit Dezember 2017 anbiete. 'Das ist ein alter Hut.' Einen Vorteil sieht Lohse in der Telefon-Bestellung: 'Es gehen immer noch knapp 90 Prozent der Taxibestellungen telefonisch ein.' Mit 70 Mitarbeitern im Call-Center sei Hansa 'bestens aufgestellt'."

Pikant daran ist, daß der Antragsteller selbst aktives Genossenschaftsmitglied bei der Hansa Funktaxi eG ist. Sogar seine eige-



nen Genossen verweigern ihm also öffentlich die Gefolgschaft beim Ausmalen seiner Schreckensbilder. In einer solchen Situation müßte der Antragstellerschon umfassend beschreiben und belegen, aus welchen Gründen er als einziger unter Hunderten von Taxenunternehmern erkannt hat, daß der Untergang des Hamburger Taxengewerbes durch den Verkehr der Beigeladenen unmittelbar bevorstehe. Tatsächlich führt die Beigeladene ihren Verkehr nunmehr seit vier Wochen mit rund 100 Fahrzeugen in Hamburg durch. Der Antragsteller hat nichts dazu berichtet, daß und welche Einbußen sein Betrieb habe hinnehmen müssen, etwa Briefe von Stammkunden, die sich von ihm lossagen mit der Begründung, sie führen ab sofort mit der Beigeladenen, signifikante Auftragsrückgänge für ihn bei Fahrten innerhalb des Bediengebiets der Beigeladenen (bei gleichbleibendem Geschäft außerhalb des Bediengebiets der Beigeladenen) usw.

Im übrigen würde der Gedanke des *VG Hamburg*, der Antragsteller des vorliegenden Verfahrens sei nach Art. 12 Abs. 1 GG möglicherweise in eigenen Rechten betroffen, zu der Annahme zwingen, daß auch alle übrigen ca. 2.200 Hamburger Taxenunternehmer in ihren Rechten betroffen sein könnten; denn ihre rechtliche Situation in bezug auf den der Beigeladenen erteilten Genehmigungsbescheid unterscheidet sich, soweit ersichtlich, in nichts von der des Antragstellers. Folglich hätte die Antragsgegnerin jeden von ihnen von Amts wegen oder auf Antrag als Beteiligten hinzuziehen müssen, § 13 Abs. 2 HmbVwVfG, und ihn in der Folge anhören müssen, § 28 Abs. 1 HmbVwVfG. Das ist das Gegenteil dessen, was § 14 PBefG besagt, nach dem ein einzelner vorhandener Taxenunternehmer grundsätzlich nie angehört werden muß, egal in welcher Art von Genehmigungsverfahren. Wiederum hätten wir es hier mit einer "verfassungskonformen Auslegung" des § 14 PBefG zu tun, die seine Vorgaben ins Gegenteil verkehrte und daher die Grenzen einer zulässigen Auslegung überschritte.

dd) § 2 Abs. 7 PBefG und Aspekte des Wettbewerbesrechts

Das *VG Hamburg* meint (S. 48 f. der Beschlusaufsertigung), bei einer verfassungskonformen Auslegung des § 2 Abs. 7 PBefG müsse die Genehmigungsbehörde bei der Zulassung neuartiger Verkehrsformen Marktverhaltensregelungen aufstellen, worauf das Taxengewerbe oder der Antragsteller (das *VG Hamburg* legt sich insoweit nicht fest) einen möglichen Anspruch hätten. Dazu ist festzuhalten, daß § 2 Abs. 7 PBefG, der die Genehmigung neuer Verkehrsarten oder Verkehrsmittel zu Erprobungszwecken in das Ermessen der Genehmigungsbehörde stellt, soweit nicht öffentliche (!) Verkehrsinteressen entgegenstehen, auch im Lichte von Art. 12 Abs. 1 GG nicht mit einem eigenen Recht eines einzelnen Taxenunternehmers "aufgeladen" werden kann, von (angeblichen) Bevorzugungen des neuen Konkurrenten gegenüber den durch das PBefG streng reglementierten Taxenunternehmern verschont zu bleiben. Schon zum Wortlaut des § 2 Abs. 7 PBefG, der - wie stets - die Grenzen einer "verfassungskonformen Auslegung" absteckt, paßt es nicht: "Öffentliche" Verkehrsinteressen sind grundsätzlich etwas ganz anderes als "Einzel"-Interessen eines Personenbeförderungsunternehmers. Und ein einzelner Taxenunternehmer kann auch nicht zum Sachwalter der öffentlichen Verkehrsinteressen erklärt wer-

den; denn er hat keine Aufgabe und Legitimation als Repräsentant einer "Öffentlichkeit".

Bei der Erprobung einer neuen Verkehrsart wird eine Genehmigungsbehörde niemals von dem Anbieter verlangen, daß er alle nach dem Personenbeförderungsrecht für den Verkehr mit Taxen oder Mietwagen geltenden Bestimmungen und Restriktionen einhält - dann wäre es nämlich keine neue Verkehrsart mehr, sondern Taxen- oder Mietwagenverkehr. Es ist m.a.W. das Wesen eines Erprobungsverkehrs, daß er eben nicht den für die etablierten Verkehrsformen geltenden Vorschriften entspricht und jedenfalls nicht in allen Punkten an sie gebunden ist. Wollte man allein diesen in der Natur der Sache liegenden Umstand ausreichen lassen, um einem vorhandenen Verkehrsunternehmer eine Klage- bzw. Antragsbefugnis i.S.d. § 42 Abs. 2 VwGO zuzubilligen, hätte jeder Taxenunternehmer immer gegen alle neuen Verkehrsarten eine Klagebefugnis. Die Erprobung neuer Verkehrsarten würde damit faktisch unmöglich, weil allein mit dem Hinweis, der neue Verkehr brauche eine im Taxen- oder Mietwagenverkehr geltende Vorschrift nicht zu befolgen, ein jeder Taxenunternehmer die Bestandskraft der Genehmigung verhindern und damit die Erprobung endgültig vereiteln könnte; denn da die Genehmigung nach Ablauf der Höchstdauer von vier Jahren nicht mehr verlängert oder wiedererteilt werden darf (*Bidinger*, Personenbeförderungsrecht, § 2 PBefG, Rdz. 492), ist es gleich, ob sich die Klage eines Tages als völlig unbegründet erweist.

Zudem fällt auf, daß in der Entscheidung des *VG Hamburg* zwar von der Bevorteilung die Rede ist, die die Beigeladene bei der Durchführung ihres Verkehrs im Verhältnis zum Taxenverkehr (möglicherweise) genießt, aber kein Wort über die rechtlichen und wirtschaftlichen Vorteile verloren wird, die der Taxenverkehr gegenüber dem Verkehr der Beigeladenen hat. Als Beispiele seien hier nur genannt:

- der ermäßigte Mehrwertsteuersatz von 7 % im Taxenverkehr gemäß § 12 Abs. 2 Nr. 10 UStG (der verfassungsgemäß ist, vgl. BVerfG, Beschluß vom 11.02.1992 - 1 BvL 29/87 -, BVerfGE 85, 238);
- das Recht, seine Dienste auf öffentlichen Straßen stehend (an Taxenposten) oder fahrend (mit beleuchtetem Dachschild) anzubieten;
- das Recht, Beförderungsaufträge anzunehmen, deren Start- oder Zielpunkt außerhalb Hamburgs liegt.

#### ee) Ermessensfehler wegen unzureichender Untersuchung

Das *VG Hamburg* billigt dem Antragsteller ein eigenes Recht auf eine ermessensfehlerfreie Entscheidung der Antragsgegnerin über den Genehmigungsantrag der Beigeladenen zu (S. 52 ff. der Beschlusaufsertigung) und meint, tatsächlich habe die Antragsgegnerin ermessensfehlerhaft gehandelt, weil sie vor Genehmigungserteilung keine gutachterliche Untersuchung über die möglichen Auswirkungen, Chancen und Risiken des neuartigen Verkehrs in Auftrag gegeben und das Ergebnis abgewartet habe. Damit überspannt das *VG Hamburg* die Anforderungen an die von der Antragsgegnerin im Verfahren nach § 2 Abs. 7 PBefG zu treffende Entscheidung erheblich:



Abgesehen davon, daß die Erprobung neuartiger Verkehre gerade deshalb in das PBefG aufgenommen wurde, weil man die tatsächlichen Auswirkungen eines solchen, bisher nicht dagewesenen Verkehrs gar nicht seriös am Schreibtisch vorhersagen kann, da es viel zu viele "weiche", d.h. unberechenbare, Faktoren gibt, z.B. die Kundenreaktion auf das neue Angebot, technisch-praktische Probleme bei der Abwicklung, die Preiselastizität, um nur einige der Unwägbarkeiten zu nennen, ist eine derart umfangreiche "theoretische Vorprüfung", wie sie sich das *VG Hamburg* vorstellt, vom Gesetz nicht vorgesehen. Zunächst ist zu bedenken, daß die Genehmigungsbehörde verpflichtet ist, einen gestellten Antrag auf Erteilung einer Genehmigung (auch für einen Verkehr nach § 2 Abs. 7 PBefG) grundsätzlich spätestens nach drei, äußerstenfalls nach sechs Monaten zu bescheiden, andernfalls eine Genehmigungsfiktion eintritt, § 15 Abs. 1 Sätze 2 ff. PBefG.

Vor allem aber lehrt ein Blick in die (bundeseinheitliche) Kostenverordnung für Amtshandlungen im entgeltlichen oder geschäftsmäßigen Personenverkehr mit Kraftfahrzeugen (PBefGKostV), daß für die Erteilung einer Genehmigung nach § 2 Abs. 7 PBefG eine Gebühr von maximal EUR 160,00 erhoben werden darf, s. Nr. IV. des Gebührenverzeichnisses zur PBefGKostV. Zum Vergleich: Für die Erteilung einer Genehmigung für Taxenverkehr ist eine Gebühr bis EUR 1.465,00 vorgesehen, Nr. II.5. des Gebührenverzeichnisses zur PBefGKostV, für die Genehmigung eines Linienverkehrs mit Kraftfahrzeugen sogar bis EUR 2.440,00, Nr. I.1. des Gebührenverzeichnisses zur PBefGKostV. Daran erweist sich, daß die Genehmigung nach § 2 Abs. 7 PBefG als ganz "schlankes" Verfahren ohne gewaltige Vorprüfungen gedacht ist: Die Genehmigungsbehörde soll aufgrund ihrer umfangreichen Erfahrungen selbst einschätzen, ob und wie man "etwas ausprobieren kann", was sich ein Genehmigungsantragsteller eronnen hat.

Es ist als moderne Unsitte zu bezeichnen, wenn fachlich zuständige Dienststellen dazu genötigt werden, Sachverständigengutachten über Fragen einzuholen, die sie aufgrund ihrer Kompetenz selbst beurteilen können und entscheiden müssen. Dankenswerterweise hat der erkennende Senat, Beschluß vom 23.06.2009 - 3 Bf 62/06.Z -, VRS Bd. 117, 113, derartigen Forderungen in der Vergangenheit bereits eine Absage erteilt, als die Verkehrsgewerbeaufsicht darauf verklagt wurde, sie solle vor Erstellung ihres Vorschlags zur Festsetzung des Taxentarifs an den politischen Senat der Freien und Hansestadt Hamburg ein externes Gutachten einholen. Der erkennende Senat betonte, das PBefG lege nicht fest, auf welche Weise die Verwaltung die für die Beurteilung maßgeblichen tatsächlichen Umstände in Erfahrung bringe. Nichts anderes kann im vorliegenden Verfahren gelten.

Tatsächlich hat sich die Antragsgegnerin durchaus im angemessenen Umfang Gedanken sowohl über die Praktikabilität des Verkehrs der Beigeladenen als auch über mögliche Auswirkungen auf das Taxengewerbe, den öffentlichen Personennahverkehr, den allgemeinen Straßenverkehr, den ruhenden Verkehr usw. gemacht, wie man schon daran erkennt, daß der Genehmigungsbescheid vom 25.04.2018 zahlreiche Bedingungen und Vorbehalte sowie 16 Auflagen enthält. Der Andeutung des *VG Hamburg*, die Antragsgegnerin habe nicht gehörig über die Genehmigung nachgedacht, ist zu widersprechen.

## 2. Keine Erledigung in der Hauptsache

Die Antragsgegnerin hat am 12.04.2019 Beschwerde gegen den Beschluß des VG Hamburg eingelegt und drei Tage später, am 15.04.2019, den Sofortvollzug der der Beigeladenen erteilten Genehmigung angeordnet, was inzwischen Gegenstand des Verfahrens vor dem erkennenden Senat mit der Geschäftsnummer 3 Bs 113/19 ist. Es erscheint nicht ausgeschlossen, daß der Antragsteller das vorliegende Verfahren für erledigt erklären wird mit der Begründung, die Frage, ob sein Widerspruch bzw. seine Klage aufschiebende Wirkung habe, sei nach Erlaß der Sofortvollzugsanordnung irrelevant geworden. Vorsorglich weist die Antragsgegnerin darauf hin, daß dem nicht so ist.

Zunächst aber ein Wort dazu, weshalb die Antragsgegnerin überhaupt Beschwerde eingelegt hat, wenn die Anordnung des Sofortvollzugs bereits im Raum stand: Die Antragsgegnerin mußte dies tun, um den Eintritt der Rechtskraft des Beschlusses vom 12.04.2019 zu verhindern. Hätte die Antragsgegnerin kein Rechtsmittel eingelegt, wäre zu befürchten gewesen, daß sich der Antragsteller seinerseits still verhalten und weder die Erledigung noch sonst etwas erklärt hätte. Dann wäre der Beschluß vom 12.04.2019 rechtskräftig geworden, und die Antragsgegnerin müßte sich diese Feststellung im weiteren Verfahren beständig entgegenhalten lassen. Durch die Beschwerde erreicht die Antragsgegnerin entweder, daß eine inhaltliche Überprüfung der Entscheidung des VG Hamburg durch das Hamburgische OVG stattfindet, oder im Falle einer Erledigterklärung wenigstens, daß der Beschluß vom 12.04.2019 für wirkungslos erklärt wird.

Mit der gleichzeitigen Einlegung der Beschwerde und der Anordnung des Sofortvollzugs verhält sich die Antragsgegnerin auch nicht widersprüchlich: Die Antragsgegnerin vertritt nach wie vor die Auffassung (die sie ja in der vorliegenden Beschwerdebegründung deutlich macht), daß der Antragsteller nicht widerspruchsbzw. klagebefugt ist und seine Rechtsbehelfe gegen die der Beigeladenen erteilte Genehmigung deshalb keine aufschiebende Wirkung entfalten. Die Antragsgegnerin ist aber von Gesetzes wegen gezwungen, den Beschluß des VG Hamburg vom 12.04.2019 zu beachten, auch wenn sie ihn anfecht; die Beschwerde hat keine aufschiebende Wirkung, § 149 Abs. 1 Satz 1 VwGO. Folglich kommt die Antragsgegnerin, solange der Beschluß vom 12.04.2019 in der Welt ist, nicht umhin, den Widerspruch und die Klage des Antragstellers als zulässig zu behandeln, also muß sie, will sie die Vollziehbarkeit des Genehmigungsbescheids vor Abschluß des vorliegenden Beschwerdeverfahrens herbeiführen, notgedrungen den Sofortvollzug anordnen. Die Antragsgegnerin stellt dem erkennenden Senat anheim, zugleich mit der Änderung der Entscheidung des VG Hamburg und der Ablehnung des Feststellungsantrags des Antragstellers deklaratorisch - "zur Beseitigung des Rechtsscheins" - die Anordnung des Sofortvollzugs aufzuheben (so hielten es in vergleichbaren Fällen z.B. Bayerischer VGH, Beschluß vom 09.02.2006 - 3 CS 05.2955 -, *juris*, Rdz. 20; und Beschluß vom 16.03.2009 - 3 CS 08.3414 -, *juris*, Rdz. 28; sowie VG Ansbach, Beschluß vom 09.12.2008 - AN 1 S 08.00967 -, *juris*, Rdz. 51).

Tatsächlich ist durch die Anordnung des Sofortvollzugs keine Erledigung des vorliegenden Verfahrens über den Feststellungs-



antrag des Antragstellers eingetreten. In einer solchen Konstellation:

- Behörde bestreitet aufschiebende Wirkung eines Widerspruchs;
- Verwaltungsgericht stellt im Eilverfahren die aufschiebende Wirkung fest;
- Behörde legt dagegen Beschwerde zum Oberverwaltungsgericht ein;
- Behörde ordnet während des Laufs der Beschwerdebegründungsfrist den Sofortvollzug an

ist das ursprünglich auf die Feststellung der aufschiebenden Wirkung gerichtete Eilrechtsbegehren des Antragstellers als Antrag auf Wiederherstellung der aufschiebenden Wirkung auszulegen (§ 88 VwGO). VGH Baden-Württemberg, Beschluß vom 04.07.2017 - 2 S 1258/17 -, juris, Rdz. 12 ff., drückt dies mit den Worten aus:

"Im Rahmen des Beschwerdeverfahrens sind entscheidungserhebliche Tatsachen, auf die sich der Beschwerdeführer innerhalb der Beschwerdebegründungsfrist aus § 146 Abs. 4 Satz 1 VwGO beruft, auch dann zu berücksichtigen, wenn sie erst nach Erlaß der verwaltungsgerichtlichen Entscheidung eingetreten sind. Dies ergibt sich aus dem Zweck des Beschwerdeverfahrens. Das Beschwerdeverfahren hat im Rahmen des vorläufigen Rechtsschutzes die Aufgabe einer zweiten Tatsacheninstanz und dient daher der Überprüfung der angefochtenen Entscheidung in tatsächlicher und rechtlicher Hinsicht. Das Beschwerdeverfahren ist mithin darauf ausgerichtet, die im Ergebnis richtige Entscheidung über den Streitgegenstand zu finden. Angesichts dessen sind im Beschwerdeverfahren alle vom Beschwerdeführer dargelegten tatsächlichen Gesichtspunkte zu berücksichtigen, die für den Erfolg des angestrebten Rechtsmittels entscheidungserheblich sein können. Dazu gehören auch solche Umstände, die das Verwaltungsgericht nicht berücksichtigen konnte, weil sie erst nach dessen Entscheidung eingetreten sind (vgl. OVG Nordrhein-Westfalen, Beschluß vom 26.03.2004 - 21 B 2399/03 -, juris; VGH Baden-Württemberg, Beschluß vom 02.06.2017 - NC 9 S 1244/17 -, juris; für die vergleichbare Situation bei einem Antrag auf Zulassung der Berufung BVerwG, Beschluß vom 11.11.2002 - 7 AV 3/02 -, NVwZ 2003, 490).

Dies gilt auch dann, wenn - wie hier - der Beschwerdeführer die neue Tatsache selbst geschaffen hat, um dem angegriffenen Beschluß des Verwaltungsgerichts den Boden zu entziehen. Auch insoweit entscheidet sich allein nach materiellem Recht, ob die selbstgeschaffene Tatsache im anhängigen Verfahren berücksichtigt werden kann (vgl. in diesem Zusammenhang auch BVerwG, Beschluß vom 11.11.2002, a.a.O.).

Der Einbeziehung der geänderten Tatsachenlage, daß dem Widerspruch des Antragstellers infolge des angeordneten Sofortvollzugs nunmehr keine aufschiebende Wirkung zukommt, ist hier dadurch Rechnung zu tragen, daß das ursprünglich auf Feststellung gerichtete Eilrechtsbegehren des Antragstellers nunmehr gemäß § 88 VwGO als Antrag auf Wiederherstellung der aufschiebenden Wirkung auszulegen ist. Dies hat der Antragsteller im Übrigen in seiner Beschwerdeerwidderung auch ausdrücklich hilfsweise beantragt."

Genau so verhält es sich im vorliegenden Fall, und in der Tat hat der Antragsteller im vorliegenden Verfahren mit Schriftsatz vom 12.04.2019, dort S. 1, ausdrücklich beantragt, der Antragsgegnerin

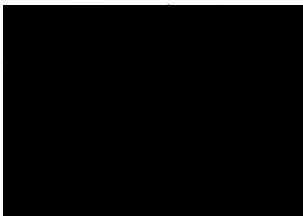
"für den Fall der gerichtlichen Feststellung der aufschiebenden Wirkung der Klage des Antragstellers einstweilen zu untersagen, die sofortige Vollziehbarkeit der verfahrensgegenständlichen Genehmigung anzuordnen".

In dem vorliegenden Verfahren steckt also auch nach dem vom Antragsteller selbst formulierten Begehren bereits das Vorgehen gegen eine von der Antragsgegnerin ausgesprochene Sofortvollzugsanordnung.

Aber es kommt noch etwas hinzu: In dem Verfahren *VG Hamburg - 5 E 1711/19 -* (inzwischen: *erkennender Senat - 3 Bs 113/19 -*) hat jenes Gericht mit Beschluß vom 24.04.2019 über den Antrag des Antragstellers auf Wiederherstellung der aufschiebenden Wirkung der Klage entschieden. Darin zitiert jenes Gericht über sieben engbedruckte Seiten (S. 7-14 der Beschlußausfertigung) seinen Beschluß vom 12.04.2019 im vorliegenden Verfahren. Das ist auch durchaus konsequent; denn in jenem Zitat geht es um die Frage, ob der Antragsteller in eigenen Rechten betroffen und deshalb antragsbefugt sein kann. Die im vorliegenden Verfahren streitgegenständliche Frage, ob der Antragsteller in eigenen Rechten betroffen sein kann, spielt also für das auf Wiederherstellung der aufschiebenden Wirkung gerichtete Verfahren eine wesentliche Rolle - ohne Betroffenheit in eigenen Rechten keine Befugnis zum Antrag auf Wiederherstellung der aufschiebenden Wirkung!

Deshalb greift es zu kurz zu sagen, die im vorliegenden Verfahren vom Antragsteller begehrte Feststellung habe sich durch die Anordnung des Sofortvollzugs erledigt. Vielmehr ist die im vorliegenden Verfahren zu erörternde Feststellung der Antragsbefugnis eine notwendige Grundlage für die im Verfahren *3 Bs 113/19* zu beantwortende Frage, ob der Antrag auf Wiederherstellung der aufschiebenden Wirkung zulässig ist. Daher beantragt die Antragsgegnerin an dieser Stelle auch,

das vorliegende Verfahren mit dem ebenfalls bei dem *erkennenden Senat* anhängigen Verfahren *3 Bs 113/19* zu gemeinsamer Verhandlung und Entscheidung zu verbinden (§ 93 VwGO).





# DAS! bundesweite Taxiforum

Diskussionen rund um das mobilste Gewerbe der Welt  
<https://www.taxiforum.de/forum/>

## MOIA aus Kundensicht

<https://www.taxiforum.de/forum/viewtopic.php?f=2&t=11968>

### MOIA aus Kundensicht

von **Sascha1979**

Seite 1 von 1

Verfasst: **09.05.2019, 08:53**

Ein paar Jahre war ich fern von Hamburg, nachdem ich dort eine kürzere Zeit in St. Georg leben durfte.

Ich gebe zu: Ich hatte vergessen, wie dramatisch alleine die Parksituation in HH ist. An manchen Abenden bin ich 30-40 Minuten um den Block meiner Wohnung umher gefahren, bis ich parken konnte.

Nun durfte ich ein Wochenende in Hamburg verbringen und habe grob in der Nähe der Schanze gewohnt. "Damals" gab es noch kein Moia oder Clevershuttle. Nur DriveNow oder Car2Go, welches prinzipiell schon praktisch war.

Am hiesigen Wochenende bewegte ich mich ausschließlich mit Moia und Clever Shuttle zwischen meinen Stationen.

Gefühlt war Clever Shuttle günstiger als Moia. Trotz allem entschied ich mich nach 2 Clever Shuttle Fahrten ausschließlich für die Beförderung mit Moia.

Ich muss zugeben, dass Moia die beste, tollste, bequemste und aus "aller" Sicht perfektste Beförderung ist, die ich je erleben durfte.

Erst einmal finde ich Matching unheimlich toll. Ich bin selbst überzeugter Autofahrer. Besitzer sogar mehr als ein Fahrzeug. Fahre diese gerne. Bin nur von wenigen Parteien noch weiter entfernt als von den Grünen. Trotz allem muss selbst ein Typ wie ich einsehen, dass es so mit den Fahrzeugen nicht weiter gehen kann. Insbesondere, dass ein Auto am Tag durchschnittlich 23 von 24 Stunden steht und die Städte verstopft, ist nicht mehr zeitgemäß.

Ebenso ist es nicht im geringsten zeitgemäß, dass Autos ständig mit einem besetzten Platz umherfahren.

Daher halte ich ein funktionierendes Matching für eine geniale Lösung. Bei meinen beiden Clever Shuttle Fahrten war 1 x eine Dame mit im Golf, 1 x war das Fahrzeug leer.

Bei allen meinen Moia Fahrten saßen bereits Fahrgäste im Fahrzeug, wobei es sich dem Anschein nach in beiden Fällen um eine Gruppe von mehreren Personen handelte.

Ich finde das virtuelle Haltestellenprinzip extrem praktisch. Im aller Regelfall habe ich kein Schmerz damit wenige Minuten zu dem Abholort zu laufen. Im Gegenteil: Ich bevorzuge einen klaren Abholort (genau an der Kreuzung, gegenüber / vor einem großen Restaurant / etc.) vor einem "ungenauen" Abholort.

Die zeitliche Kalkulationen von Moia finde ich extrem gut gelöst. Dass die Fußwege vorne und hinten mit einberechnet werden. Ich genau weiß, wann das Moia wo stehen wird. Ebenso gefällt mir extrem gut, dass ich die Fahrzeuge erkenne. Der Sitzkomfort in einem



Moia Bus ist einfach sensationell. Bei Clever Shuttle kam ein komischer Elektro-Golf und irgendein Toyota. Sicherlich schöne Autos, aber ein Moia-Bus ist wirklich unglaublich bequemer.

Extrem gut gefällt mir bei beidem, dass man nur bucht und dann nur noch ein- und aussteigt. Ich hasse die Bezahlvorgänge am Ende einer Fahrt.

Preislich habe ich jetzt keinen direkten Vergleich gemacht. Wir sind jedoch zu zweit mehrfach durch Hamburg gefahren und haben immer um die 5,- € bezahlt.

Ich verstehe, warum Taxi-Fahrer etwas gegen Moia tun möchten. Ergibt ja auch Sinn.

Aus Kundensicht kann ich an dem Angebot nichts schlechtes finden, außer, dass zu wenige Moias verfügbar waren. In der Tat musste ich mehrfach versuchen ein Fahrzeug zu bestellen. Ansonsten ist Moia für mich die perfekte Form des Personentransportes. Der Fakt, dass man zu 100% elektrisch fährt, noch nicht mal mit erwähnt.

[http://abload.de/image.php?img=img\\_43009hkgs.png](http://abload.de/image.php?img=img_43009hkgs.png)

[http://abload.de/image.php?img=img\\_429658jfi.png](http://abload.de/image.php?img=img_429658jfi.png)

[http://abload.de/image.php?img=img\\_4295pik59.png](http://abload.de/image.php?img=img_4295pik59.png)

[http://abload.de/image.php?img=img\\_4301a4jyw.jpg](http://abload.de/image.php?img=img_4301a4jyw.jpg)

## Re: MOIA aus Kundensicht

von **IK**

Verfasst: **09.05.2019, 14:07**

@Sascha

Ich antworte dir gerne auf deine Postings mit konkreten Beispielen. Ich stelle fest, dass MOIA sehr viele Umwege macht und dass das, zum Problem in mehrfacher Hinsicht wird. Bei 5 € geht das alles noch. Bei dem Dumpingpreis ab dem 12. Mai wird es schwieriger und sollte eines Tages wirtschaftlicher Preis eingeführt werden, wird MOIA leer fahren.

Was mir bei deinen Fahrten sofort auffällt, ist die Tatsache, dass du kurze Strecken gefahren bist und somit dem echten Sharing entkommen bist. Zwar saß jemand im MOIA bei deinem Einsteigen, aber die Sache ändert sich schlagartig, wenn du längeren Weg hast und jemand zu steigt. Dann fallen Umwege an und der Ersteinsteiger fängt an unruhig zu werden. Wohl gemerkt, alles bei maximal 2 Besteller im Auto (die Zahl der Personen pro Besteller spielt hier keine Rolle).





# Handelsblatt

MOBILITÄT MIT MOIA

## VW plant in Hamburg mit Kleinbussen die Verkehrsrevolution

von: Christoph Kapalschinski  
Datum: 09.01.2019 15:00 Uhr

In der Hansestadt sollen ab April Hunderte VW-Kleinbusse über die Straßen rollen – und billigere Fahrten anbieten als Taxis. Es ist der weltweit größte Feldversuch.

**Hamburg.** Volkswagen  macht Ernst mit seinem Shuttle-Service Moia: Ab April sollen zunächst 100, ein Jahr später 500 Kleinbusse durch Hamburg rollen. Moia-Chef Ole Harms kündigte am Mittwoch an, das Projekt werde das wohl weltweit größte seiner Art. Nach einem Testlauf mit 150 Autos in Hannover will er das System in der Hansestadt für den weltweiten Einsatz fertigentwickeln. Der Dax -Konzern verspricht sich davon ein neues Geschäftsfeld.

### Was plant Volkswagen konkret?

Mit Moia können Nutzer per App Fahrten buchen – so ähnlich wie heute schon bei der Taxi-App MyTaxi. Der Unterschied: Moia ist ein sogenanntes Ride-Sharing-System. Die dahinterstehende Software erkennt, welche Nutzer ähnliche Wege fahren wollen. Dazu müssen die Nutzer in der App Start und Ziel angeben. In dem Wagen sitzen also möglicherweise bereits andere Fahrgäste, steigen während der Fahrt zu oder aus. Dafür ist die Fahrt günstiger als eine Taxi-Tour – laut Moia soll der Durchschnittspreis für eine gut sechs Kilometer lange Strecke bei sechs bis sieben Euro liegen.

### Was ist der Unterschied zu Diensten wie Uber .


Der Uber-Service ist in der Form, wie er in den USA sehr erfolgreich ist, in Deutschland nicht erlaubt. Bei Uber fahren Privatleute im eigenen Auto und nehmen Menschen mit, die Fahrten per App anfordern. Moia hingegen setzt eigene Kleinbusse ein und arbeitet mit festangestellten Fahrern. 250 Fahrer hat VW dafür in Hamburg bereits eingestellt, bis zum Ende des Testzeitraums 2020 sollen es über 1000 sein.

## Aktuelle Club-Events



**MONTAG, 11.03.19, 17:45**

Düsseldorf: After-Work-Dialog: Aktuelle Herausforderungen für Aufsichtsräte

MEHR ANZEIGEN 

Die Fahrer brauchen wie beim Taxi einen Personenbeförderungsschein. Rechtlich funktioniert das System über eine Sondergenehmigung, die eine Experimentierklausel im



Personenbeförderungsgesetz ermöglicht. Es habe ein Jahr gedauert, um das System in Zusammenarbeit mit der Hamburgischen Verkehrsbehörde rechtssicher zu machen, sagte Harms.

### Welche Wagen setzt Moia ein?

Volkswagen hat ein eigenes Fahrzeug für das Hamburger Experiment entwickelt. Anders als in Hannover fahren die Kleinbusse elektrisch. Sie haben Platz für sechs Fahrgäste und Gepäck. Von außen wirken die klobigen goldgelb-schwarzen Busse mit ihren Design-Scheinwerfern futuristisch, von innen strahlen sie trotz Einzelsitzen, Info-Bildschirm und Ladesteckdosen recht nüchterne Kleinbus-Atmosphäre aus. Behindertenfreundlich sind sie nicht.

Die Software hat Moia mit über 100 Mitarbeitern in Hamburg entwickelt, gebaut werden die Wagen im Werk Osnabrück. Weitere 100 Menschen arbeiten in den Moia-Büros in Berlin und Helsinki.

### Wer ist die Zielgruppe?

Die Stadt Hamburg hat bereits vor zwei Jahren einen umfangreichen Vertrag mit Volkswagen geschlossen. Der Konzern soll die Stadt mit Blick auf den weltweiten Logistikkongress ITS im Jahr 2021 zu einem Testfeld für moderne Logistik machen – von Moia über selbstfahrende Autos bis zur Hafenlogistik.



MOOVEL, DOOR2DOOR, MOIA



**Das sind die Uber-Angreifer aus Deutschland**

Moia hat dabei den Auftrag, seinen Teil dazu beizutragen, klassische Autofahrer zum Umsteigen auf neue Verkehrsmittel zu bewegen. Im Idealfall spart Moia private Autos ein und forciert die Elektromobilität. Es ist ein Baustein zwischen Bus, Bahn, Taxi, diversen Anbietern von Carsharing, Emmy-Roller-Sharing und Stadtrad.


### Wem macht Moia Konkurrenz?

Die Volkswagen-Tochter verbündet sich mit dem U-Bahn-Betreiber Hochbahn und soll in dessen Carsharing-

Plattform Switchh integriert werden. Moia hat sich verpflichtet, stets einen höheren Preis zu verlangen als der öffentliche Nahverkehr, bei dem eine Einzelkarte 3,30 Euro kostet.

Größere Konkurrenz könnte Moia den Carsharing-Angeboten von Daimler  und BMW  machen: Der neue Dienst deckt einen ähnlichen Stadtbereich ab wie Car2Go und DriveNow. Preislich liegt er wohl nur etwas über den Minutentartifen der Carsharing-Anbieter, erspart jedoch die Parkplatzsuche und das Risiko, selbst am Steuer zu sitzen. Moia ist dabei eine Alternative zu Einzelfahrten im Stadtgebiet, bei dem ein Carsharing-Auto nur kurzzeitig für eine Strecke genutzt wird.

### Gibt es bereits ein ähnliches Angebot?

Ja. Das Start-up Clever Shuttle, an dem inzwischen die Deutsche Bahn die Mehrheit hält, ist bereits in mehreren deutschen Städten, darunter Hamburg, unterwegs. Der Service funktioniert sehr ähnlich. Es gibt jedoch einige kleinere Unterschiede. Clever Shuttle hat einen Vorteil bei den Autos: Der Service setzt wasserstoffbetriebene Pkw ein, meist von Toyota . Sie bieten ein komfortables Limousinen-Fahrgefühl - anders als die Moia-Kleinbusse.



Zudem lässt sich Clever Shuttle an jeden Punkt im Bediengebiet ordern, während Moia dem Nutzer kurze Fußwege von einigen Hundert Metern bis an die nächste Kreuzung zumuten kann. Clever Shuttle hat in der Praxis aber bislang deutliche Unzulänglichkeiten: Oft sind die Wartezeiten lang, oder es ist gar kein Shuttle verfügbar.



**ROBOTAXI-DIENST**

**Waymo startet als erstes Unternehmen weltweit Robotaxi-Dienst**

Grund ist die niedrige Zahl an Fahrzeugen: „In Hamburg sind aktuell 30 Fahrzeuge eingeflottet, bis Ende Januar werden 50 Fahrzeuge auf der Straße sein“, sagte ein Sprecher des Unternehmens auf Anfrage. Spezielle Angebote zur Abwehr von Moia seien nicht geplant. Ein weiterer Konkurrent im Rahmen der Hamburger Versuche ist Ioki. Dieser Shuttle-Service der Bahn ist allerdings mit 20 Fahrzeugen nur in einem kleinen Stadtgebiet von Hamburg aktiv. Er soll Bus und Bahn ergänzen und ist mit einem Busticket nutzbar.

**Wie sind die bisherigen Erfahrungen?**

In Hannover meldet Moia 60.000 Anmeldungen per App – das ist rechnerisch ein Zehntel der Hannoveraner. Konkurrent Clever Shuttle berichtet, im Schnitt fänden 53 Prozent der Fahrten mit mehreren Parteien statt. Angenommen, dass diese Fahrten keine Radtouren oder Bahnfahrten ersetzen, würden also tatsächlich Fahrzeuge auf der Straße eingespart.

In sechs Städten bundesweit (Hamburg, Berlin, München, Leipzig, Dresden und Stuttgart) fahren laut dem Unternehmen inzwischen im Monat 110.000 Menschen mit 220 Autos von Clever Shuttle. Der Fahrpreis soll im Schnitt bei Clever Shuttle 60 Prozent unter dem Taxi-Preis liegen.

**Was verdienen die Fahrer?**

Anders als bei Uber, bei dem in den USA sehr geringe Stundenlöhne kritisiert werden, verdienen Fahrer bei Moia ein berechenbares Einkommen. Moia arbeitet also nicht mit Lohndumping, sondern bezahlt auf dem Marktniveau. In aktuellen Stellenausschreibungen verspricht Moia 2080 Euro Monatsbrutto, das entspricht einem Stundenlohn von zwölf Euro.



**KONKURRENZ FÜR UBER UND LYFT**

**Warum Tesla mehr sein will als ein Elektroauto-Hersteller**

Dazu kommen Schichtzulagen von 25 Prozent in der Nacht, 50 Prozent am Sonntag und 100 Prozent am Feiertag. Clever Shuttle bietet 11,50 Euro pro Stunde zuzüglich bis zu 1,50 Euro Bonus sowie 25 Prozent Nachtzuschlag. Laut der Hamburger Taxigenossenschaft Hansetaxi verdienen Fahrer in einer Funktaxi „deutlich über zehn Euro“ pro Stunde – allerdings inklusive Trinkgeld.

Taxifahrer, die nicht an eine Funkzentrale angeschlossen sind, verdienen dagegen wegen langer Wartezeiten oft deutlich weniger. Zum Vergleich: Busfahrer bei der

Hamburger Hochbahn erhalten nach drei Monaten 2.452 Euro zuzüglich Nacht- und Wochenendzuschlägen. Die Gehälter sind auch getrieben durch die hohe Nachfrage an Fahrern: Moia hat 1000 Berater in Jobcentern mit Infomaterial ausgestattet und will auch Langzeitarbeitslose beschäftigen.



## Wie reagieren die Taxifahrer?

Anfängliche Proteste haben sich gelegt – wohl auch, weil die Verkehrsbehörde in Hamburg statt beantragter 1000 Moia-Fahrzeuge zunächst nur 500 genehmigt hat. Inzwischen zeigt sich etwa Hansa-Taxi entspannt: „Das ist nicht der Untergang des Abendlands“, sagt ein Sprecher. „Wir haben nichts gegen neue Wettbewerber.“ Taxifahrer könnten mehr Service anbieten – etwa Krankenfahrten. Zudem hat Hansa-Taxi nach eigenen Angaben als bundesweiter Vorreiter eine eigene Ridesharing-Funktion in seiner App implementiert.

Allerdings sparen Fahrgäste hier nur, wenn sich tatsächlich ein Mitfahrer findet, was wohl noch selten gelingt. Zugleich ist das Taxigewerbe skeptisch, dass Moia auf dem engen Hamburger Arbeitsmarkt tatsächlich die gewünschten 1000 Fahrer findet. Außerdem verweist der Sprecher darauf, dass noch immer 90 Prozent der Taxi-Bestellungen am Telefon ankämen – während Moia, Clever Shuttle und die Carsharing-Anbieter nur per App erreichbar sind.

## Wie geht es weiter mit Moia?

Moia-Chef Harms will den Test in Hamburg wissenschaftlich auswerten lassen, bevor er das System weiter ausrollt. Im Idealfall soll das System auf Städte weltweit ausgeweitet werden. Anders als einst Uber und auch Clever Shuttle will Harms jedoch zunächst sichergehen, dass das System möglichst perfekt ist – und nimmt dafür Zeitverzögerungen in Kauf. Wann Moia profitabel sein soll, wollte er am Mittwoch nicht sagen. Einen deutlichen Profitabilitätssprung könnte es geben, falls künftig autonom fahrende Kleinbusse ohne Fahrer eingesetzt werden können. Doch das ist noch Zukunftsmusik.

---

© 2018 Handelsblatt GmbH - ein Unternehmen der Verlagsgruppe Handelsblatt GmbH & Co. KG  
Verlags-Services für Werbung: [www.iqm.de](http://www.iqm.de) (Mediadaten) | Verlags-Services für Content: Content Sales Center | Sitemap |  
Archiv  
Realisierung und Hosting der Finanzmarktinformationen: vwd Vereinigte Wirtschaftsdienste GmbH | Verzögerung der  
Kursdaten: Deutsche Börse 15 Min., Nasdaq und NYSE 20 Min.



Anlage AL 4

\*\*\*  
Dänemark: DKX 13,00

# HAMBURGER MORGEN POST



**1:1 BEIM 1. FC KÖLN**  
**Ein Punkt für den Aufstieg**  
Sport



**FEUER IN NOTRE DAME**  
**Inferno im Herzen von Paris**  
Seiten 38/39

**kabs**  
PolsterWelt

ÜBER **1000**  
Vorführmodelle:  
**1/2 PREIS\*** **25% AUF NEU-BESTELLUNGEN\*\***

\* Mehr Infos auf Seite 7

Dienstag, 16. April 2019 | C1986 | Nr. 105/16 | Redaktion: (040) 809057-0 | Anzeigen: (040) 809057-336 | Deutschland 1,10 €

**Zoff um die Taxi-Busse**

Robert Henrich ist Chef des Mobilitätsdienstes Moia

Seiten 6-8

Gericht verbietet Start – warum VWs billige Sammeltaxen ab sofort trotzdem durch Hamburg fahren. Was es kostet, wie es funktioniert



## Moia: So funktioniert das Sammel-Taxi

**SHUTTLE-SERVICE** Ab sofort touren 100 Mini-Busse durch unsere Stadt



**MIKE SCHLINK**  
mike.schlink@moia.de

Meter zu den Autos oder seien dem Ziel gehen muss. „Das durch erhöhen wir die Effizienz des Straßenverkehrs“, sagt „Moia“-Geschäftsführer Robert Henrich.

Neuer Service: Sammel-Taxi soll für viele Hamburger die günstigste Option sein. Ein Algorithmus berechnet, welches Auto in der Nähe ist und in dieselbe Richtung fährt. So soll kein Fahrgast länger als vier Minuten auf ein Auto warten müssen. Gleichzeitig soll aber kein Kunde mehr als drei Minuten warten, wenn andere Fahrgäste ankommen.

► **Wie funktioniert der neue Fahrdienst?** Fahrgäste können ausschließlich per App einen Wagen bestellen, die Strecken buchen und auch bezahlen. Insgesamt sechs Gäste haben in den elektrisch betriebenen Mini-Bussen Platz. Mehrere Kunden, deren Start- und Zielplätzen liegen, teilen sich dann den Platz.

► **Wie sehen die gestellten Fahrzeuge aus?** Jeder Fahrgast kann zu- und aussteigen wie bei einem Bus, allerdings mit deutlich flexibleren Haltepunkten. Die Haltestellen sollen, so das Unternehmen, an festen Punkten entlang der Hauptstraßen sein, so dass die „Moia“-Wagen sich leichter an den Haltepunkten anordnen lassen. Die Haltestellen sollen die Haltestellen so engmaschig verteilt sein, dass niemand mehr als 150

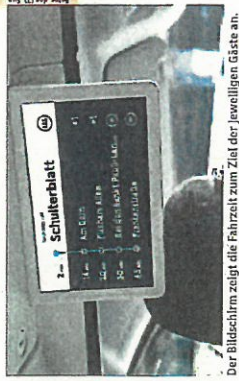


Moia-Geschäftsführer Robert Henrich präsentiert den neuen Fahrdienst in der Hafencity.

insgesamt 1000 Fahrzeuge auf Hamburgs Straßen bringen darf. „Dann könnten wir auch Hamburgs Süden abdecken“, so ein Sprecher. Derzeit will „Moia“ an Werktagen von 5 Uhr morgens bis 1 Uhr nachts fahren, an Wochenenden und Feiertagen länger fahren. „Moia“ ist günstiger als das Taxi-Gewerbe sein.

► **Welchen Bereich deckt der Fahrdienst ab?** Insgesamt 200 Quadratkilometer umfasst das „Moia“-Gebiet derzeit und orientiert sich dabei am Ring 3. Damit reicht es von Südkiez über den Ostkanal bis zum Nordring.

► **Wie sieht der Fahrdienst aus?** Ein Jahr später entscheidet sich, ob das Unternehmen



Der Bildschirm zeigt die Fahrzeit zum Ziel der jeweiligen Gäste an.



## Und so lief der MOPO-Test

Wir haben den Fahrdienst ausprobiert – und erste Mängel entdeckt

„Moia“ rollt durch Hamburg, den Vornamen, um sich zu vergewissern, dass wir wirklich seine Gäste sind. Dann beginnt die Fahrt. Die ersten Start ein wenig holpertig war. Klar, am ersten Tag wollen alle den neuen Service ausprobieren. Da dauert es gegen Mittag schon mal eine Stunde, bis das erste Fahrzeug in Ottensen verfügbar ist. Aber dann läuft’s: Wir wurden per App zum Ziel gebracht. Der Fahrer hat uns an der Bornstrasse bis zum Schulteplatz, Preis: 5,94 Euro für zwei Personen. Ankunft des Wagens: 13:59 Uhr – und zwar punktgenau.



Moia-Fahrer Klaus hat die MOPO mit auf four genommen.

► **Service?** Er passt zumindest zur Mobilitätsstrategie des Verkehrsverbands, der vor allem auf den öffentlichen Verkehr um dem wachsenden Verkehr gerecht zu werden – hier und in ganz Europa“, sagt Henrich. Kritiker fürchten jedoch, dass durch „Moia“ weniger Menschen den ÖPNV nutzen und die Straßen dadurch noch voller werden.

## ... und das gibt's noch

Nicht nur Moia, auch andere Fahrdienste sorgen in Hamburg für mehr Mobilität. Hier eine Auswahl:

**Moia** – dieses britische Taxi gibt's zum HVV-Tarif  
Seit 2018 betreiben die Hamburger Moia das On-Demand-Abgabotaxi. Die Elektro-Wagen sehen wie britische Taxie aus und touren vor allem durch Ottendorf und Lurup, weil die ÖPNV-Anbindung dort gerade gesägt wird. Bis zum 1. April gibt's den Tarif für 1,40 Euro pro Tag, ab dem 1. April wird er auf 1,60 Euro pro Tag, jeweils um vier pro Fahrt und

**Car2go/Drivenow** – das XXL-Carsharing-Angebot  
bilikarangebot. Die Wagen stehen überall in der Stadt verteilt, können zu jeder Zeit gebucht und von den Nutzern geliehen werden. Car2go: Kostet ab 29 pro Minute oder 50 Euro pro Tag. Drivenow: kostet 20 Euro für drei Stunden oder 109 Euro am Tag. Inzwischen sind beide Anbieter unter der gemeinsamen App „Share now“ zu finden.

**Clevertaxi** – die Bahn kann auch Strafe  
Die Bahn kann nicht nur Schotter für die Fahrgäste, sondern auch Fahrgäste, die verstoßen. In Hamburg an, zwischen 9 und 4 Uhr von Sonntag bis Donnerstag und zwischen 9 und 6 Uhr am Freitag und Sonnabend touren. Die Bahn sammelt durch die „Hansa-Hot“ und „AnyTaxi“ bieten nun auch sogenannte Fahrgastlösungen an.

**Sixt Share** – hier heult unter den Carsharern  
seiner Stadt nutzen. Per App können Autos denach für wenige Minuten oder Tageweise gemietet werden. Eine Minute kostet 10 Cent, der Rest der Fahrt wird pro Euro aufwärts. Genau wie bei vielen anderen Carsharing-Anbietern können die Fahrzeuge auf normalen Parkplätzen abgestellt, aber eben auch an allen Sixt-Stationen neu dem Dienst „Sixt Share“ in um-



Relativ neu am Markt ist das Carsharing-MoBil des Autoverleihs Sixt. Seit März können Kunden den neuen Dienst „Sixt Share“ in un-



ZAHLE DES TAGES

2500

Euro hat der ADAC der Hamburger Polizei gespendet. Mit dem Geld sind die beliebten Maskottchenanhänger sicher, die jedes Kind nach erfolgreicher Teilnahme des Verkehrs- und Verkehrsschulungskurses erhalten, in dem Ferienkurs erlebten Kindern den richtigen Umgang im Verkehr.

MOIN MOIN

Persönlicher Anti-Christ!

Ich behaupte ja von mir, dass mich so schnell nichts aus der Ruhe bringt. Aber es gibt zwei Dinge, die steigen die Wut in mir auf: Werder Bremen und diese Leute, die mit ihren dämlichen Liegerädern durch die Straßen gucken und sich für dermaßen cool halten, das Verkehrsregeln für sie keine Rolle spielen. Neulich traute ich meinen Augen nicht, denn ich sah meinen persönlichen Anti-Christen: einen Liegeradfahrer mit Werder-Bremen-Pahler am Gepäckträger. Falls Sie es sind und diese Zeiten lesen, bitte melden Sie sich bei der MOPCO - vielleicht sind Sie ein netter Kerl und kurieren mich von meinen Schwächen.

MATTHIAS LINNENBÜRGER

MOPCO-BAROMETER

Würden Sie eines der neuen Sammeltaxis nutzen?



Stimmen Sie auch auf [www.mopco.de](http://www.mopco.de) ab.



Der Taxi-Unternehmer Vikas Krijan wehrt sich vor Gericht gegen den neuen Fahrdienst.

Ist der Moia-Start illegal?

URTEIL. Gericht stoppt Fahrdienst. Warum die Sammel-Taxis dennoch fahren

Die Stimmung hätte kaum besser sein können. Bei Sonne und vor traumhaftem "High"-Kaissee hat der Shuttle-Service Moia gescheitert. Die Verkehrsbehörde hat gegen den Fahrdienst ein Verbot erlassen. Ein Gerichtsamt hat verurteilt, jedoch die Exploitort. Das Hamburger Verwaltungsgericht hat bereits am Freitagabend entschieden, dass der Fahrdienst seinen Betrieb noch nicht aufnehmen darf. Das geht aus dem Urteil der MOPCO hervor, der demnach hat ein vom Hansa-Taxi-Unternehmer Vikas Krijan eingereichter Widerspruch gegen die städtische Genehmigung der Sammel-Taxis eine auf-

HAMBURG-KOMMENTAR

Die Kunden sind die Gewinner

Ob „Moia“ auch künftig durch Hamburgtouren darf, wird ein Gericht entscheiden. Doch schon jetzt steht fest: Das neue Mobilitätsangebot befördert den Wettbewerb. Erst kürzlich sah sich „mytaxi“ gezwungen, eben-



mike.schlink@mopco.de

WALTERSHOF

Zoll findet 440 Kilo Kokain

Erneuter Schlag gegen die Drogenmafia. Der Hamburger Zoll filzte vergangene Woche im Hafensüden mit Reissäckchen beladenen Containern, der mit einem Schiff aus Uruguay kam. Die Besatzung des Containers, die 17 Kilo Kokain gefüllte Reisetaschen. Sie lagen griffbereit auf dem Reissackchen, was in der Szene als „kip-off-Verfahren“ bekannt ist. „Wir werden auch weiterhin den Druck gegen Drogen-schmuggel hoch halten“, so Frank Nielsen vom Zoll.

ST. PAULI

Polizei verhaftet Suif-Fahrer

Beamte der Davidwache beobachteten am frühen Montagmorgen am Spielplatzpark, einen VW-Tourenwagen. Als die Beamten das Fahrzeug gestoppt hatten, fiel ihnen der Fahrer (46) durch die geöffnete Fahrertür entgegen und konnte nicht mehr selbstständig auf die Wache durchgehen. Ein Alibi-Anwalt vergab 2.500 Euro. Ein Mann kam vor den Richter.

FUHLISBUHEL

Bauarbeiter von Dach gestürzt

Ein Bauarbeiter ist am Montagmorgen im Bergkoppweg von einem Dach gestürzt und hat sich dabei schwere Verletzungen zugezogen. Nachdem er vom Notarzt versorgt worden war, musste der Arbeiter von den Höhenrettern der Feuerwehr gerettet werden. Laut einer Polizeipressemitteilung war der Mann bei der Sperrung transportiert und in eine Klinik gebracht. Er zög sich bei dem Sturz schwere Verletzungen am Kopf und am Oberkörper zu.

Neuengamme: Polizei fasst Einbrecher (33)

Nachdem er versucht hatte, in der Straße Achter die Wäsche bei einem Kenner (60) einzustehlen, konnten alarmierte Polizisten er-

Kabs PolsterWelt advertisement with '25% AUF ALLE NEU-BESTELLUNGEN' and 'Über 1000 Vorführmodelle zum 1/2 PREIS'.

Bequemer, geht's nicht. Kontakt: 0800 880 880 40. kabs.de