

Verwaltungsgericht Hamburg

Kammer 5
Die Geschäftsstelle

Verwaltungsgericht Hamburg, Lübeckertordamm 4, 20099 Hamburg

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

Ihr Zeichen: 00050-19/KF/aw/nh/92566

Aktenzeichen
5 E 1711/19

Zimmer
3.41

Durchwahl
42843-7579

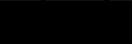
Datum
23.04.2019

In der Verwaltungsrechtssache
Krijan ./ Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation

Sehr geehrte Damen und Herren,

gemäß richterlicher Verfügung erhalten Sie anliegende Abschriften zur Kenntnisnahme.

Mit freundlichen Grüßen


Justizobersekretärin

Lübeckertordamm 4 - 20099 Hamburg - Telefon 040 42843 - 7540 - Telefax 040 42843 - 7219

Internet: www.Verwaltungsgericht.Hamburg.de
Datenschutzhinweise nach der Verordnung (EU) 2016/679: <http://juetiz.hamburg.de/vg-service/>
oder ggf. unter der o.g. Telefonnummer

Sprechzeiten:
Montag bis Freitag 9.00 - 13.00 Uhr
oder nach Vereinbarung

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

Parkmöglichkeiten:
Ⓟ Tiefgarage Zufahrt Berliner Tor
(neben dem Studentenwohnhaus Nr. 3 -
entgeltpflichtig)

23/04/2019 12:50

427310786

VERKEHRSGEWERBEAUFSS

S. 01/07



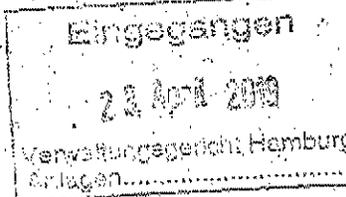
FREIE UND HANSESTADT HAMBURG
Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation

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

Rechtsamt

Abteilung Verkehrsrecht, Verkehrsgewerbeaufsicht
Referat Verkehrsgewerbeaufsicht - RV 2

Verwaltungsgericht
Hamburg
- Kammer 5 -



Alter Steinweg 4

20459 Hamburg

Telefon: (040) 428 41-3750 Zentrale (040) 428 280

Telefax: (040) 427 31-0786

Ansprechpartner: Dr. Thomas Gütza

Zimmer: 0036

E-Mail: Thomas.Guetza@bwvi.hamburg.de

Az.: RV2/60.24-2163

vorab per Fax: EN 0.428.43-7219

23.04.2019

Gesamt-Seitenzahl: 7Bitte sofort vorlegen!

Geschäftsnummer: 5 E 1711/19

In der Verwaltungsrechtssache

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

beigeladen: MOIA Operations Germany GmbH
RAe Noerr pp.

trägt die Antragsgegnerin nunmehr - wie in ihrem Schriftsatz vom 18.04.2019 angekündigt und in Anknüpfung an diesen - inhaltlich zu dem Antrag des Antragstellers vom 15.04.2019 vor und beantragt, das Gericht möge

- den Antrag des Antragstellers auf Wiederherstellung der aufschiebenden Wirkung der Klage vom 21.08.2018 und des Widerspruchs vom 15.04.2019 ablehnen.

Begründung:

Zwar vertritt die Antragsgegnerin die Auffassung, daß der Wiederherstellungsantrag bereits mangels Antragsbefugnis i.S.d. § 42 Abs. 2 VwGO analog unzulässig ist, da die Antragsbefugnis im Eilverfahren der Widerspruchs- bzw. Klagebefugnis im Haupt-

- 2 -

sacheverfahren folgt (BVerwG, Beschluß vom 09.08.2018 - 4 VR 1/18 -, juris, Rdz. 5, m.w.N.) und es dort an einer möglichen Betroffenheit des Antragstellers in eigenen Rechten fehlt. Das Thema führt aber an dieser Stelle zu weit; die diesbezügliche Erörterung bleibt der Begründung der bereits eingelegten Beschwerde gegen den Beschluß des VG Hamburg vom 12.04.2019 - 5 E 6467/18 - vorbehalten.

Für die Wiederherstellung der aufschiebenden Wirkung streitet jedenfalls nicht der Umstand, daß gemäß § 80 Abs. 1 VwGO grundsätzlich die aufschiebende Wirkung der Regelfall und ihr Entfallen die Ausnahme ist. Das BVerfG hat wiederholt darauf hingewiesen, daß aus dem geltenden Rechtssystem kein Rechtsatz des Inhalts abzuleiten sei, daß sich der einen Genehmigungsbescheid anfechtende Dritte gegenüber dem Genehmigungsempfänger von vornherein in einer bevorzugten verfahrensrechtlichen Position befinden müsse, wenn es um die Frage der sofortigen Verwirklichung des Genehmigungsgegenstands gehe (BVerfG, Beschluß vom 01.10.1984 - 1 BvR 231/84 -, juris, Orientierungssatz; Beschluß vom 01.10.2008 - 1 BvR 2466/08 -, juris, Orientierungssatz 3a). Tatsächlich stoße das Postulat des Suspensiveffekts als Regelfall wegen der Gleichrangigkeit der Rechtsposition von Anfechtendem und Genehmigungsempfänger an Grenzen. Namentlich Art. 19 Abs. 4 GG verlange in solchen Fällen nicht den regelmäßigen Eintritt des Suspensiveffekts (BVerfG, Beschluß vom 01.10.2008, a.a.O.). Und wörtlich (BVerfG, Beschluß vom 01.10.2008, a.a.O., Rdz. 18):

"Die einseitige Bevorzugung des Dritten durch die einstweilige Festschreibung des status quo liefe vielmehr auf eine ungerechtfertigte, mit den Freiheitsgrundrechten des Begünstigten und dem Gleichheitssatz unvereinbare Privilegierung des Dritten hinaus."

Die Entscheidung des Gerichts über den Wiederherstellungsantrag muß also, sofern der Ausgang des Hauptsacheverfahrens nicht schon jetzt mit Sicherheit vorherzusagen ist, auf einer Interessenabwägung beruhen. Insbesondere ist zu fragen, ob durch die aufschiebende Wirkung und umgekehrt durch das Unterbleiben der Wiederherstellung der aufschiebenden Wirkung einem der an dem Dreiecksverhältnis Antragsteller - Antragsgegnerin - Beigeladene Beteiligten schwere, irreparable Schäden drohen.

Die Beigeladene bzw. die vormalige Genehmigungsinhaberin MOIA GmbH hat im Vertrauen darauf, die ihr erteilte personenbeförderungsrechtliche Genehmigung nutzen zu können, erhebliche Investitionen getätigt: Es wurden bislang etwa 100 eigens für diesen Zweck gebaute Spezialfahrzeuge angeschafft, über 500 Mitarbeiter, vor allem Fahrer, aber auch z.B. Programmierer, eingestellt und zwei Betriebshöfe für die Ladung und Wartung der Fahrzeuge aufgebaut. Diese Millionen-Investitionen wären endgültig (!) verloren, die personelle und sachliche Infrastruktur ein für allemal nutzlos geworden, wenn die aufschiebende Wirkung wiederhergestellt würde; es fände eine vollständige Vorwegnahme der Hauptsache statt. Denn eine rechtskräftige Entscheidung in der Hauptsache in dem Verfahren VG Hamburg - 5 K 4390/18 - wird es innerhalb der Geltungsdauer der der Beigeladenen erteilten Genehmigung, d.h. bis zum 31.12.2022, nicht geben (die Prozedur-

- 3 -

ern in der Hamburger Verwaltungsgerichtsbarkeit sind dem Gericht bekannt). Und die der Beigeladenen erteilte Genehmigung nach § 2 Abs. 7 PBefG ist ein absolutes Fixgeschäft: Weder kann die Antragsgegnerin diese Genehmigung über die gesetzliche Grenze von vier Jahren hinaus verlängern, noch darf sie der Beigeladenen eine solche Genehmigung nach den vier Jahren wiedererteilen (vgl. *Bidinger*, Personenbeförderungsrecht, § 2 PBefG, Rdz. 492 f.). Die Wiederherstellung der aufschiebenden Wirkung stellt so-nach für die Beigeladene eine endgültige Gewerbeuntersagung dar und bedeutet gleichzeitig ihren finanziellen Ruin.

Der Antragsteller wendet dagegen ein (S. 8 Mitte der Antrags-schrift), die Beigeladene möge sich wegen des ihr entstehenden Schadens bei der Antragsgegnerin erholen, weil letztere fehlerhaft gehandelt habe, indem sie der Beigeladenen die trügerische Sicherheit, die Genehmigung sei bestandskräftig und nutzbar, verschafft und sie dadurch zu den Investitionen gebracht habe. Das soll wohl heißen: Die Beigeladene hätte nicht auf die Antragsgegnerin vertrauen dürfen, und die Antragsgegnerin hätte nicht die Bestandskraft des Genehmigungsbescheids annehmen dürfen. Damit wird indes die Position der Antragsgegnerin im rechtlichen Raum verkannt:

Im Verfahren über den Antrag auf Erteilung einer Genehmigung für Linienverkehr mit Kraftfahrzeugen, Straßenbahn- oder Obus-Verkehr sind die Unternehmer, die im Einzugsbereich des beantragten Verkehrs bereits Linienverkehr mit Kraftfahrzeugen, Eisenbahn-, Straßenbahn- oder Obus-Verkehr betreiben, zu hören, § 14 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 PBefG; soweit diese vorhandenen Unternehmer Einwendungen gegen den beantragten Verkehr erheben, ist ihnen die Entscheidung über den Antrag zuzustellen, § 15 Abs. 1 Satz 1 HS 2 PBefG. Im Verfahren über den Antrag auf Erteilung einer Genehmigung für Personenbeförderung im Gelegenheitsverkehr mit Kraftfahrzeugen - wozu u.a. der Taxen- und der Mietwagenverkehr zählen, § 46 Abs. 2 Nrn. 1 und 3 PBefG - sind hingegen keine vorhandenen Verkehrsunternehmer anzuhören, sondern nur die Betriebsitzgemeinde, die Gewerbeaufsichtsbehörde, die Industrie- und Handelskammer, die Fachgewerkschaften und Verkehrsverbände und alle diese auch nur, so wörtlich, "gutachtlich", § 14 Abs. 2 Satz 1 PBefG. Eine Zustellung der Entscheidung über den Genehmigungsantrag an diese Stellen ist in § 15 Abs. 1 PBefG nicht vorgesehen. Die Konsequenz hat schon *Hamburgisches OVG*, Urteil vom 25.01.1963 - Bf I 32/62 -, VRS Bd. 25, 395 (397 f.); beschrieben mit den Worten:

"Jedenfalls haben solche [Institutionen], denen das Gesetz lediglich ein gutachtliches Anhörungsrecht einräumt, kein Recht, die Genehmigung eines neuen Verkehrs anzufechten. Davon ist der Gesetzgeber ausgegangen (vgl. BT-Drs. [...]). Das ergibt sich auch aus der Regelung des § 15 PBefG. Danach ist der Genehmigungsbescheid den formell Anhörungsberechtigten zuzustellen, den lediglich gutachtlich zu hörenden [Institutionen] jedoch nicht. Würden auch letztere das Recht haben, den Genehmigungsbescheid anzufechten, so würde ihnen gegenüber eine Anfechtungsfrist nicht zu laufen beginnen. Der durch die Genehmigung begünstigte Unternehmer würde dann noch ein Jahr lang (§ 58 Abs. 2 VwGO) der Gefahr einer Anfechtung durch Dritte ausgesetzt sein, was der Gesetzgeber schwerlich beabsichtigt haben kann. Das folgt

23/04/2019 12:58 427310786

VERKEHRSGEWERBEAUF

S. 04/07

- 4 -

auch aus dem Sinn und Zweck der gutachtlichen Anhörung. Das gutachtliche Anhörungsrecht soll der Behörde lediglich eine möglichst umfassende Unterrichtung ermöglichen; ohne daß der Anzuhörende dadurch eine schutzwürdige Rechtsposition erlangt (vgl. [...])."

Ebenso heißt es bei Fielitz/Grätz, PBefG, § 14, Rdz. 20 a.E.:
"Das Gesetz geht davon aus, daß derjenige, dem die Entscheidung nicht zuzustellen ist, auch kein Klagerecht hat."

Ein einzelner vorhandener Taxenunternehmer - wie der Antragsteller - ist also nach dem eindeutigen Wortlaut des PBefG in keinem Genehmigungsverfahren anzuhören, weder bei einem Linien- noch bei einem Gelegenheitsverkehrsantrag, und ihm ist auch nichts zuzustellen, was zur Konsequenz hat, daß er nach dem PBefG nicht als befugt gilt, die Genehmigungsentscheidung anzufechten. Nun verlangt also der Antragsteller, die Antragsgegnerin hätte aber - wie es das VG Hamburg in seinem Beschluß vom 12.04.2019 getan hat - das PBefG "verfassungskonform auslegen" müssen in der Weise, daß dem Antragsteller hier doch ein eigenes Widerspruchs- und Klagerecht zustehe. Darauf kann die Antwort nur lauten: Nein, das muß die Antragsgegnerin nicht; das darf sie nicht einmal!

Zu den wesentlichsten Bestandteilen des Rechtsstaats gehört der Grundsatz der Gesetzmäßigkeit der Verwaltung. Der Senat der Freien und Hansestadt Hamburg hat in seiner - nach wie vor in Kraft befindlichen - Anordnung über die Gesetzmäßigkeit der Verwaltung vom 03.06.1949, MittVw 1949, 48 f., unter Nr. 4 wörtlich ausgeführt:

- a) Beim Erlaß von Verwaltungsakten jeder Art müssen die geltenden Gesetze und Verordnungen beachtet werden. Es genügt nicht, die Rechtmäßigkeit auf der Grundlage allgemeiner Rechtsüberzeugung oder Vorstellungen darüber, was Recht sein sollte, anzustreben.
- b) Die bestehenden Gesetze müssen so lange angewandt werden, wie sie in Kraft sind, auch dann, wenn sie der Billigkeit oder übergesetzlichen Normen zu widersprechen scheinen. [...] Ein Beamter oder Angestellter im öffentlichen Dienst ist deshalb nicht berechtigt, von Gesetzen und Verordnungen abzuweichen oder sie nicht anzuwenden."

Eine Normverwerfungskompetenz steht der Antragsgegnerin danach überhaupt nicht zu. Die Antragsgegnerin kann also nicht hergehen und sagen: "Das PBefG ist zwar eindeutig, was die nicht vorhandenen Möglichkeiten einer Drittanfechtung einer Genehmigung durch einen Taxenunternehmer angeht; aber wir legen das PBefG jetzt verfassungskonform aus und verkehren dadurch seine Aussage ins Gegenteil." Vielmehr ist es ganz unausweichlich, daß die Antragsgegnerin ihrem Handeln und ihren Entscheidungen die Vorgaben der Gesetze zugrundelegt. Folglich konnte die Antragsgegnerin der Beigeladenen bzw. der MOIA GmbH nichts anderes sagen, als daß der Genehmigungsbescheid nach dem Gesetz als bestandskräftig anzusehen sei.

Etwas anderes gilt auch, entgegen der Meinung des Antragstellers (S. 7 unten der Antragsschrift vom 15.04.2019), nicht deshalb, weil das VG Hamburg in seinem Beschluß vom 20.12.2018 - 5 E 4748/18 - betreffend die der CleverShuttle Hamburg GmbH erteilte Genehmigung nach § 2 Abs. 7 PBefG ausgesprochen hatte, daß ein

- 5 -

Taxiunternehmer, doch durch die einem anderen erteilte Genehmigung möglicherweise in eigenen Rechten betroffen sein könne. Abgesehen davon, daß Entscheidungen der Verwaltungsgerichte nach dem allgemeinen Rechtsgedanken des § 121 VwGO nur inter partes gelten und die Beigeladene des vorliegenden Verfahrens bzw. die MOIA GmbH nicht Beteiligte jenes Rechtsstreits waren, ist festzuhalten, daß das Hamburgische OVG mit Beschluß vom 21.02.2019 - 3 Bs 2/19 - den Beschluß des VG Hamburg vom 20.12.2018 für wirkungslos erklärt hat, ohne daß er jemals rechtskräftig geworden wäre. "Wirkungslos" heißt unbeachtlich, und alle Versuche des Antragstellers des vorliegenden Verfahrens, dem Beschluß vom 20.12.2018 doch noch irgendeine nachträgliche Bedeutung zu verleihen, müssen scheitern.

Das öffentliche Interesse an dem Sofortvollzug der der Beigeladenen erteilten Genehmigung besteht darin, daß die Praxistauglichkeit und Sinnhaftigkeit einer app-basierten Sammelbeförderung von und zu virtuellen Haltestellen mit lokal emissionsfreien Fahrzeugen in einer deutschen Millionenstadt erprobt werden soll, um zu ergründen, ob und zu welchen Bedingungen derartige Services in das PBefG aufgenommen werden sollten. Würde nun die aufschiebende Wirkung wiederhergestellt, wäre der Verkehr der Beigeladenen, wie oben dargelegt, endgültig einzustellen, es gäbe keine Möglichkeit, ihn später einmal wieder aufzunehmen.

Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur entwickelt, wie bekannt (s. z.B. <https://www.busundbahn.de/nachrichten/politik-recht/detail/news/eckpunkte-fuer-pbefg-reform-vorgelegt.html>), in Ausführung des Koalitionsvertrags Ideen zur Aufnahme von Ride-pooling-Diensten und elektronischen Vermittlungsplattformen in das PBefG. Auch stehen im Mietwagenverkehr die Aufhebung des Pooling-Verbots und der Rückkehrpflicht zur Diskussion. Würde die Erprobung des Verkehrs der Beigeladenen zunichte gemacht, stünde zu befürchten, daß die Änderungen des PBefG dann eben allein aufgrund theoretischer Überlegungen ohne einen Praxistest erfolgen würden, eine überaus unbefriedigende Situation.

Überdies gibt es bislang trotz umfangreicher Bemühungen der Antragsgegnerin im Hamburger Taxiverkehr nur ein einziges rein elektrisch angetriebenes Fahrzeug. Es gibt also keine repräsentativen Erfahrungen mit Elektro-Pkw in der gewerblichen Personenbeförderung. Auch insoweit sind aus dem Verkehr der Beigeladenen wertvolle Praxis-Erkenntnisse zu erwarten; daran besteht ebenfalls ein öffentliches Interesse. Eine Erprobung nach § 2 Abs. 7 PBefG darf sich nach dem ausdrücklichen Gesetzeswortlaut nicht nur auf neue Verkehrsarten, sondern auch auf neue Verkehrsmittel beziehen.

Der Antragsteller beschreibt sein Interesse an der Wiederherstellung der aufschiebenden Wirkung hauptsächlich damit (S. 7 oben der Antragschrift), daß die Durchführung des Verkehrs nachteilige Auswirkungen auf das Taxigewerbe haben könne, indem die Beigeladene als Konkurrentin um Beförderungsaufträge aufträte, ohne denselben strengen Regelungen hinsichtlich Tarif- und Beförderungspflicht wie das Taxigewerbe unterworfen zu sein. Es werde innerhalb kurzer Zeit auf dem Taxiemarkt "zur Schaffung vollendeter Tatsachen" kommen. Die Etablierung neuer Bedienfor-

23/04/2019 12:58 427310786

VERKEHRSGEWERBEAUFS

S. 06/07

- 6 -

men entfalte eine "immer schwieriger rückgängig zu machende Vorbildwirkung", auch und gerade für die Politik. Da der Antragsteller nicht Sachwalter des Hamburger Taxengewerbes ist, sondern klagender Einzelunternehmer, kann er sich freilich nur auf eigene, individuelle Rechtspositionen berufen. Er kann weder einen Anspruch darauf geltend machen, das Hamburger Taxengewerbe insgesamt von Konkurrenz durch die Beigeladene zu verschonen, noch hat er ein Recht darauf, daß die Erprobung des Verkehrs der Beigeladenen unterbleibt, damit Politiker gar nicht erst auf den Gedanken kommen, das PBefG zu ändern. (In bezug auf letzteres ist es ohnehin zu spät: Die Hamburger Grünen forderten in der vergangenen Woche bereits, Shuttle-Angebote wie das der Beigeladenen langfristig in den Hamburger Verkehrsverbund zu integrieren, s. <https://www.abendblatt.de/hamburg/article/216994893/Ganz-grosse-Koalition-fuer-die-Verkehrswende.html>.)

Zu seiner eigenen Situation äußert sich der Antragsteller nur sehr pauschal (S. 6 unten der Antragschrift): Es sei "nicht auszuschließen", daß der Verkehr der Beigeladenen "bereits von Beginn an zu erheblichen - ruinösen - Auswirkungen auf die am Markt tätigen TaxenunternehmerInnen und insbesondere auf den im Stadtgebiet tätigen Antragsteller" führen werde. Durch die hohe Zahl der Fahrzeuge und die aggressive Preispolitik der Beigeladenen seien "massive Nachfrageausfälle beim Antragsteller zu erwarten". Das sind durch nichts belegte Behauptungen, und selbst die Taxenunternehmer-Genossenschaft, in der der Antragsteller aktives Mitglied ist, die Hansa Funktaxi eG, hat bereits zweimal öffentlich bekanntgegeben, daß sie die Befürchtungen des Antragstellers nicht teilt, s. -Anlagen AG1 und AG2-.

Zwar verlangt § 80 Abs. 5 VwGO, anders als § 123 VwGO, keine Glaubhaftmachung von einem Antragsteller. Indes ergibt sich eine mittelbare Beweislast für einen Antragsteller in bezug auf die Nachteile, die ihm durch den Sofortvollzug entstehen, insoweit, als verbleibende Unsicherheiten zu seinen Lasten gehen (Kopp/Schenke, VwGO, § 80, Rdz. 135, m.w.N.). Es ist daher für einen Antragsteller zweckmäßig, dem Gericht so genau wie möglich zu beschreiben, wie und aus welchen Gründen er durch den Sofortvollzug selbst, gegenwärtig und unmittelbar in eigenen Rechten beeinträchtigt wird. Das diesbezügliche Vorbringen des Antragstellers ist unplausibel: Soweit der Antragsteller auf die Zahl von 500 oder gar 1.000 Fahrzeugen der Beigeladenen hinweist, ist zu betonen, daß derzeit erst ca. 100 Fahrzeuge im Einsatz sind und weitere auch nur nach und in Dienst gestellt werden. Die Zahl von 500 ist also im Moment nicht einmal zu einem Viertel erreicht.

Das ist nicht nur wegen des Verhältnisses "100 Fahrzeuge der Beigeladenen zu 3.200 Hamburger Taxen" von Bedeutung, sondern auch deshalb, weil die Anzahl der Fahrzeuge die Größe des Bediengebiets beeinflusst: Bei derzeit etwa 100 Fahrzeugen beträgt das Bediengebiet, also das Gebiet, innerhalb dessen die Beigeladene ihren neuartigen Verkehr durchführt, ca. 190 qkm. D.h. die Beigeladene betreibt den Verkehr aktuell nur auf einer Fläche von 25 % des hamburger Stadtgebiets. Auch wenn zu diesem Gebiet so für Taxenunternehmer geschäftlich interessante Orte wie die Reeperbahn, der Hauptbahnhof oder der Flughafen gehören, so kann die Beigeladene wegen der Gebietsbegrenzung keine Aufträge ausführen, die z.B. vom Flughafen nach Rahlstedt, von der Reeperbahn zum Osdorfer Börn, von Altona nach Finkenwerder oder vom

23/04/2019 12:58 427310786

VERKEHRSGEWERBEAUFSS

S. 07/07

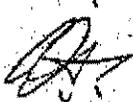
- 7 -

Hauptbahnhof nach Wilhelmsburg (oder jeweils in der Gegenrichtung) gehen. Der Beigeladenen bleiben im Moment hauptsächlich die im Taxengewerbe so genannten "Kurztouren", die bei den Taxifahrern ohnehin ungeliebt sind.

Und selbst wenn die Beigeladene eines Tages 500 Fahrzeuge in Dienst gestellt haben wird, wird ihr Bediengebiet auf 300 qkm beschränkt bleiben, also 40 % des Stadtgebiets. An alle Fahraufträge, die auf den anderen 60 % des Stadtgebiets beginnen oder enden, wird die Beigeladene mit ihrem neuen Verkehr nicht herankommen; verwehrt sind ihr, anders als den Taxenunternehmern, auch alle Touren, die aus Hamburg heraus- oder von außerhalb nach Hamburg hereinführen.

Gegenwärtig spricht also überhaupt nichts dafür, daß der Eintritt eines Schadens in Gestalt dramatischer Umsatzrückgänge, die den Antragsteller zur Berufsaufgabe zwingen könnten, alsbald bevorstehe. Ein schützenswertes Interesse des Antragstellers, welches das Interesse der Beigeladenen und das öffentliche Interesse am Sofortvollzug überwiegen könnte, gibt es somit derzeit nicht. Das schließt freilich (ohne Rücksicht auf die Frage, ob der Antragsteller durch den Genehmigungsbescheid überhaupt in eigenen Rechten betroffen sein kann) nicht aus, daß der Antragsteller zu einem späteren Zeitpunkt einen neuen Antrag auf Wiederherstellung der aufschiebenden Wirkung stellt, dann nämlich, wenn es tatsächlich Anzeichen dafür geben sollte, daß der Verkehr der Beigeladenen dem Antragsteller so sehr zusetzt, daß eine Berufsaufgabe im Raum steht.

Das ist der Moment, einen Wiederherstellungsantrag zu stellen, aber nicht jetzt, wo es nichts gibt als eine diffuse Sorge des Antragstellers. Daß sich die Notwendigkeit der Anordnung eines Sofortvollzugs manchmal erst nach Jahren ergeben kann, ist in der Rechtsprechung bereits geklärt (vgl. Bayerischer VGH, Beschluß vom 16.07.1975 - 65 II 75 -, juris, Rdz. 12). Nichts anderes kann für einen Antrag auf Wiederherstellung der aufschiebenden Wirkung gelten, für den es ohnehin keine Fristen gibt (allgemeine Ansicht; vgl. statt aller nur Redeker/von Oertzen, VwGO, § 80, Rdz. 55). Der Antragszeitpunkt ist also falsch gewählt.



Dr. Glitza

23-APR-2019 12:56

VON -NOERR LLP

+49 89 280 110

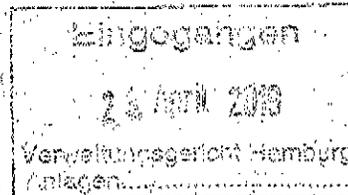
T-483 P.001/002 F-011

Vorab per beA und Telefax: 040 42843-7219

2 Seiten

Noerr LLP / Brenner Str. 28 / 80333 München

Verwaltungsgericht Hamburg
 - 5. Kammer -
 Lübeckertordamm 4
 20099 Hamburg



Noerr

Christian Alexander Mayer
 Rechtsanwalt

Noerr LLP
 Brenner Str. 28
 80333 München
 Deutschland
 www.noerr.com

Eilt sehr – bitte sofort vorlegen!
Entscheidung spätestens am 25.04.2019

München, den 23.04.2019

AktENZEICHEN 5 E 1711/19

In der Verwaltungssache

des Herrn Ivica Kriljan

– Antragsteller –

gegen

Freie und Hansestadt Hamburg, Behörde für Wirtschaft, Verkehr
 und Innovation,

– Antragsgegnerin –

beigefügt: MOIA Operations Germany GmbH

wegen: personenbeförderungsrechtlicher Genehmigung;

Antrag auf Wiederherstellung der aufschiebenden
 Wirkung

erklären wir uns Namens und in Vollmacht der Beigeladenen mit
 einer Entscheidung des Vorsitzenden bzw. des Berichterstatters
 anstelle der Kammer nicht einverstanden.

Die Beigeladene wurde zu ihrem Einverständnis gemäß § 87a
 Abs. 2 VwGO nicht aufgefordert. Das Einverständnis nach § 87a

Assistenz: Sarah Hoff
 T +49 89 286 28233
 T +49 89 286280 (Zentrale)
 F +49 89 280110
 Christian.Mayer@noerr.com

Unser Zeichen: HH-0108-2018
 CAM/rwe

Alicante
 Berlin
 Bratislava
 Brüssel
 Budapest
 Bukarest
 Dresden
 Düsseldorf
 Frankfurt/M.
 Hamburg
 London
 Moskau
 München
 New York
 Prag
 Warschau

Noerr LLP / HH-0108-2018, 24334502_1, 23.04.2019
 Seite 1/2

Noerr LLP ist eine Limited Liability Partnership
 mit Sitz in Tower 42, 25 Old Broad Street,
 London EC2N 1HQ, registriert in England und
 Wales unter der Registernummer OC349238.
 Die Gesellschaft ist im Partnerschaftsregister der
 Antragskammer München unter der Nummer
 PR 945 eingetragen und ist von der Solicitors
 Regulation Authority (Registernummer 647875)
 zugelassen und ist Mitglied der ICAEW.
 Weitere Informationen finden Sie im Internet
 unter www.noerr.com

23-APR-2019 12:56 VON-NOERR LLP

+49 99 280 110

T-483 P.002/002 F-011

Abs. 2 (und Abs. 3) VwGO muss jedoch von sämtlichen Beteiligten, also auch von den Beigeladenen, übereinstimmend abgegeben werden (vgl. *Peters*, In: *Sodan/Ziekow*, VwGO Kommentar, 5. Auflage 2018, § 87a Rn. 27). Gemäß den Wertungen in § 6 Abs. 1 VwGO weist die Rechtssache auch hier sowohl in tatsächlicher wie rechtlicher Hinsicht besondere Schwierigkeiten auf, ist von enormer Komplexität und großer wirtschaftlicher Bedeutung. Der Beigeladenen ist daher sehr an einer Kammerentscheidung gelegen.

Der Unterzeichner ist jederzeit kurzfristig telefonisch unter 089 / 28628233 für Rückfragen, ergänzende Ausführungen sowie richterliche Hinweise zu erreichen.


Rechtsanwalt