



# Freie und Hansestadt Hamburg

## Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation

Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation, ,  
Postfach 11 21 09 D -20421 Hamburg

MOIA GmbH  
Zweigniederlassung Hamburg  
Axel-Springer-Platz 3  
c/o WeWork  
20355 Hamburg

Rechtsamt  
Referat Verkehrsgewerbeaufsicht  
Aufsicht und Genehmigungen  
Alter Steinweg 4  
D - 20459 Hamburg  
Telefon 040 / 42841 -3752 Zentrale - 0  
Telefax 040 / 427941 -350  
Ansprechpartner: Marco Meyenborg  
Zimmer 0013  
E-Mail Marco.Meyenborg@bwvi.hamburg.de  
Az.: RV 211 / E2

25.04.2018

- **Genehmigung zur Erprobung einer neuen Verkehrsart nach § 2 Abs. 7 Personenbeförderungsgesetz (PBefG)**
- **Genehmigung für den Verkehr mit Mietwagen nach § 49 Abs.4 PBefG**
- **Entscheidung über die beantragte Feststellung nach § 10 PBefG**

Sehr geehrte Damen und Herren,

hiermit ergeht aufgrund Ihres Antrags vom 14.12.2017 folgende Entscheidung:

### Genehmigung

Nach Abschluss des Genehmigungsverfahrens wird Ihrem Antrag gemäß § 15 Abs. 1 PBefG für den Genehmigungszeitraum vom 01.01.2019 bis zum 31.12.2022 mit bis zu 1000 Personenkraftwagen im Sinne des § 4 Abs. 4 Nr. 1 PBefG auf dem Gebiet der Freien und Hansestadt Hamburg unter den im Folgenden genannten Nebenbestimmungen für folgende Verkehrsformen entsprochen:

A. Für die Erprobung einer neuen Verkehrsart nach § 2 Abs. 7 PBefG zur Beförderung von Personen von bestimmten Haltepunkten zu anderen Haltepunkten, die jeweils in einer App hinterlegt sind (sog. „virtuelle Haltepunkte“), wobei die Fahrgäste die Fahrt vor Antritt zu einem bestimmten Preis mithilfe der App buchen und auf der Fahrt weitere Personen vom Starthaltepunkt oder anderen Haltepunkten nach entsprechender Buchung zusteigen können. Das Fahrzeug benutzt hierbei keine festgelegten Strecken, sondern wird entsprechend den vorliegenden Fahrtbuchungen über die jeweiligen Haltepunkte geleitet.

B. zum Verkehr mit Mietwagen gemäß § 49 Absatz 4 PBefG.

### Feststellung nach § 10 PBefG

Gemäß § 10 PBefG wird festgestellt, dass der im vierten Quartal 2018 vor Aufnahme des Echtbetriebs ab 01.01.2019 geplante Testbetrieb mit Personen, die sich hierfür auf Grund eines öffentlichen Bewerbungs- und Auswahlverfahrens vorab registrieren lassen und einem Fahrpreis, der 0,30 Euro pro Fahrzeug und Kilometer nicht übersteigt, keiner Genehmigung nach dem PBefG bedarf.

Sprechzeiten:  
Di.-Fr. 9:00 - 12:30 Uhr  
oder nach Vereinbarung

Öffentliche Verkehrsmittel:  
U3 - Rödingsmarkt  
S-Bahn Stadthausbrücke

**Bedingungen:**

1. Die Genehmigung zur Erprobung einer neuen Verkehrsart gemäß A. wird unter der aufschiebenden Bedingung erteilt, dass der Genehmigungsbehörde eine Übersichtskarte über die genaue Lage der virtuellen Haltepunkte vorgelegt wird, die folgenden Kriterien entsprechen:
  - An den Haltepunkten muss das Halten gemäß § 12 StVO zulässig sein; der Ein- und Ausstieg muss ohne Behinderung des fließenden Verkehrs möglich sein.
  - Es werden auch unabhängig von der Zulässigkeit des Haltens nach der StVO keine Haltepunkte in folgenden Bereichen vorgesehen:
    - im Abstand von bis zu je 5 m zu Kreuzungen, Zebrastreifen und Einmündungen jeweils gemessen von den Schnittpunkten der Fahrbahnkanten;
    - im Abstand von bis zu 10 m zu Ampeln;
    - an oder im Abstand von weniger als 15m von Haltestellen, die durch das Zeichen 224 StVO gekennzeichnet sind;
    - im Abstand von weniger als 15 m von Taxiständen, die durch das Zeichen 229 StVO gekennzeichnet sind.
2. Die Einrichtung zusätzlicher dauerhafter Haltepunkte ist nur unter den zu 1. genannten Bedingungen frühestens einen Monat nach Vorlage einer Übersicht zulässig, die den unter 1. genannten Anforderungen entspricht. Die dauerhafte Streichung einzelner Haltepunkte durch die Antragstellerin bedarf der Mitteilung an die Genehmigungsbehörde und wird von dieser zur Kenntnis genommen. Auch nach einer derartigen Streichung muss Bedingung Nr. 3 weiterhin erfüllt bleiben.
3. In der Genehmigungsurkunde für die Verkehrsart zur Erprobung gemäß A wird nur die Anzahl von Fahrzeugen mit ihren amtlichen Kennzeichen eingetragen, die erforderlich ist, um in dem Bediengebiet, das durch die Einrichtung von Haltepunkten gemäß Nrn. 1 und 2 dieser Bedingungen von der Genehmigungsinhaberin definiert wird, im Durchschnitt 3 Fahrzeuge pro km<sup>2</sup> einzusetzen. Bei Verkleinerung des Bediengebiets erfolgt eine entsprechende Streichung von Fahrzeugen - deren Auswahl die Genehmigungsinhaberin trifft und der Behörde unter Angabe der amtlichen Kennzeichen mitteilt - aus der Urkunde. Die dauerhafte Ausdehnung des Bediengebiets und die jeweiligen dauerhaften Erweiterungen oder Verkleinerungen des Bediengebiets sind der Genehmigungsbehörde mit Angaben zur Quadratmeterzahl nachzuweisen.

**Vorbehalt:**

Für die Verkehre mit mehr als 500 Fahrzeugen gilt diese Genehmigung nur vorbehaltlich der Feststellung durch die Genehmigungsbehörde, dass öffentliche Verkehrsinteressen durch die Verkehre mit bis zu 1000 Fahrzeugen nicht beeinträchtigt werden. Die Genehmigungsbehörde prüft bei dieser Feststellung insbesondere, ob die vorliegenden Erfahrungen dafür sprechen, dass das örtliche Taxengewerbe nach den in § 13 Absatz 4 Satz 2 PBefG genannten Kriterien in seiner Funktionsfähigkeit bedroht wird oder die Sicherstellung einer ausreichenden Bedienung der Bevölkerung mit Verkehrsleistungen des öffentlichen Personennahverkehrs durch die Verkehre auf Grund dieser Genehmigung Nachteile erleidet. Die Feststellung erfolgt nicht vor dem 02.01.2021; die Bedingung Nr. 3 bleibt unberührt.

**Auflagen:**

1. Die Genehmigung zur Erprobung der neuen Verkehrsart nach § 2 Abs. 7 PBefG gilt nur auf dem Gebiet der Freien und Hansestadt Hamburg, das bedeutet, dass Start- und Zielpunkt der Personenbeförderungen innerhalb der Freien und Hansestadt Hamburg liegen müssen.
2. Das Fahrpersonal zur Fahrgastbeförderung muss im Besitz einer Fahrerlaubnis zur Fahrgastbeförderung für den Taxen- und/oder Mietwagenverkehr sein; eine Ortskundeprüfung ist nicht erforderlich.
3. Für jedes zur Fahrgastbeförderung eingesetzte Fahrzeug ist ein Bericht über die Abnahme nach § 42 der Verordnung über den Betrieb von Kraftfahrunternehmen im Personenverkehr (BOKraft) für den Mietwagenverkehr vorzulegen. Die Fahrzeuge müssen entsprechend für die gewerbliche Personenbeförderung versichert und als „Mietwagen“ bei der KFZ-Zulassungsbehörde zugelassen sein.
4. Unter Vorlage des Abnahmeberichtes nach der BOKraft und der KFZ-Zulassungsbescheinigung Teil I wird jedes zur Fahrgastbeförderung eingesetzte Fahrzeug nach Vorliegen der Bedingung Nr. 3 in die Genehmigungsurkunde eingetragen. Für jedes Fahrzeug wird ein Auszug aus der Genehmigungsurkunde gefertigt, welcher im Fahrzeug zu Kontrollzwecken mitzuführen ist.
5. Es sind nur reine Batterieelektrofahrzeuge und Brennstoffzellenfahrzeuge einzusetzen, die über ein E-Kennzeichen verfügen.
6. Die Auflage Nr. 5 gilt nicht für Fahrzeuge, die auf Anforderung zur Beförderung von Personen mit eingeschränkter Mobilität eingesetzt werden, über eine entsprechende konstruktive Sonderausstattung verfügen und mit besonders geschultem Fahrpersonal besetzt sind. Ist der Einsatz des Fahrzeugs zur Beförderung mobilitätseingeschränkter Personen beendet, hat es zum Betriebshof zurückzukehren.
7. Der Genehmigungsbehörde ist mindestens ein entsprechender Betriebshof mit ausreichender Anzahl von Stellplätzen für die Anzahl der zur Fahrgastbeförderung eingesetzten Fahrzeuge nachzuweisen. Die Stellplätze können sich auch auf unterschiedlichen Betriebshöfen befinden, wenn die Fahrzeuge jeweils einem bestimmten Betriebshof zugeordnet werden.
8. Es ist mindestens eine Person zum Betriebsleiter/ zur Betriebsleiterin zu bestellen, für die der Nachweis der fachlichen Eignung für den Taxen- und Mietwagenverkehr oder den Kraftomnibusverkehr vorzulegen ist. Wird mehr als ein Betriebshof eingerichtet, ist für jeden Betriebshof eine Person als Stellvertreter/Stellvertreterin des Betriebsleiters oder der Betriebsleiterin zu bestellen (§ 4 Abs. 3 BOKraft). Die Person muss betriebsintern über alle Befugnisse zur Durchsetzung aller rechtlichen Anforderungen im Zusammenhang mit der Personenbeförderung einschließlich der Bedingungen und Auflagen dieser Genehmigung verfügen.
9. Erhebt die zuständige Straßenverkehrsbehörde im Einzelfall Einwände aus Gründen der Sicherheit oder Leichtigkeit des Verkehrs gegen virtuelle Haltepunkte, sind diese Haltepunkte dauerhaft aufzuheben und dürfen nicht mehr in der App aufgeführt werden.
10. Die Annahme der Beförderungsaufträge erfolgt ausschließlich durch Vermittlung einer App. Insbesondere die Entgegennahme mündlicher Beförderungsaufträge von Passanten (Anläufern) durch den Fahrer ist deshalb genehmigungswidrig.
11. Die Beförderung in der Verkehrsform zur Erprobung gemäß A erfolgt grundsätzlich zwischen den virtuellen Haltepunkten, sofern nicht besondere Umstände (z.B. die Sicherheit von Fahrgästen) eine Beförderung zu einem anderen Punkt erforderlich machen.
12. Nach Ausführung eines Beförderungsauftrags im Mietwagenverkehr hat das Fahrzeug unverzüglich zum Betriebssitz oder einem vorher der Genehmigungsbehörde nachgewiesenen Betriebshof mit Stellplätzen zurückzukehren, dem das Fahrzeug gemäß Auflage Nr. 7 zugeordnet ist, es sei denn, der Fahrer erhält vor der Fahrt oder während der Fahrt einen neuen Beförderungsauftrag für die Verkehrsform gemäß A oder für den Mietwagenverkehr. Ein Bereithalten der Fahrzeuge außerhalb des Betriebssitzes bzw. des Betriebshofes, dem das Fahrzeug gemäß Auflage Nr. 7 zugeordnet ist, zur Entgegennahme von - auch elektronisch übermittelten - Beförderungsaufträgen im Mietwagenverkehr sowie ein Wechsel aus

dem Mietwagenverkehr in einen Betriebszustand ohne Personenbeförderung (sog. „Wartezustand“) sind nicht zulässig.

13. Es sind einzeln aufzuzeichnen:

- Betriebszustand des Fahrzeugs mit Datum und Uhrzeit (am Betriebssystem bzw. im Betriebshof; Wartezustand; in der Verkehrsform gemäß A; im Mietwagenverkehr),
- Datum und Uhrzeit des Auftragseingangs,
- Art der Verkehrsform (Verkehrsform gemäß A oder Mietwagenverkehr),
- Kundennummer,
- Beginn und Ende der bestellten Fahrt mit Abhol- und Zielort sowie der entsprechend abgerechneten Kilometerentfernung und des Fahrtentgeltes,
- Beginn und Ende von Pausen der eingesetzten Fahrer.

Diese digitalen Einzelaufzeichnungen sind lückenlos, sicher und für die Dauer der Genehmigung aufzubewahren und der Genehmigungsbehörde auf Verlangen zur Überprüfung der Einhaltung der Nebenbestimmungen dieser Genehmigung vorzulegen. Die steuerrechtlichen und andere durch Rechtsvorschrift begründeten Aufbewahrungs- und Vorlagepflichten bleiben unberührt.

14. Die Angebote zur Vermittlung und die Verkehre sind jeder Person unter gleichen Bedingungen zur Verfügung zu stellen.

15. Das durchschnittliche Fahrtentgelt für die Verkehrsform zur Erprobung gemäß A muss für den einzelnen Fahrgast für die jeweils abgerechnete Strecke über dem jeweiligen Preis eines Einzelfahrausweises für den Bereich AB des Gemeinschaftstarifes des Hamburger Verkehrsverbundes (HVV) liegen (derzeit: 3,30 Euro). Die Berechnung des Durchschnitts erfolgt quartalsweise. Bei der Berechnung des Durchschnitts dürfen ausschließlich Personenbeförderungen in der Verkehrsform gemäß A einbezogen werden; Fahrten im Mietwagenverkehr sind nicht einzubeziehen. Sollten besondere Preise für Zeitfahrkarten angeboten werden (z.B. Wochen- oder Monatskarten) muss der Preis mindestens das Doppelte eines entsprechenden Zeitfahrausweises nach dem HVV-Gemeinschaftstarif für Vollzeitkarten für den Bereich AB betragen. Bei Preisanpassungen im HVV-Gemeinschaftstarif ändern sich die jeweiligen Untergrenzen für die Fahrtentgelte entsprechend.

16. Für die Verkehrsform zur Erprobung gemäß A ist seitens der Genehmigungsbehörde eine Evaluation beabsichtigt, die durch eine unabhängige externe Stelle durchgeführt wird. Insbesondere soll dargestellt werden, in welchem Umfang ein Sharing der Fahrzeuge erfolgt, in welchen Stadtteilen und zu welchen Tages- und Nachtzeiten die Beförderungen erfolgen. Außerdem soll das Mobilitätsverhalten der Fahrgäste dargestellt werden, insbesondere aus welchen Gruppen die Nutzer generiert werden (z.B. vorher ÖPNV-Nutzer, Nutzer des Taxenverkehrs, Nutzer eines eigenen KFZ). Auf Anforderung sind der Genehmigungsbehörde bzw. der unabhängigen externen Stelle die hierfür erforderlichen Daten bereitzustellen. Die Ergebnisse eigener Evaluationen der Genehmigungsbehörde sind der Genehmigungsbehörde zur Verfügung zu stellen.

#### **Hinweis:**

Hinsichtlich der Pflicht, Fahrzeuge mit einem geeichten Wegstreckenzähler und einer Alarmanlage auszustatten, kann für jedes Fahrzeug eine Ausnahmegenehmigung gem. § 43 Abs. 1 BOKraft beantragt werden.

## Begründung

### **Zu den erteilten Genehmigungen**

Der beantragte unter A. beschriebene Verkehr entspricht nicht den im PBefG vorgesehenen Typen des Linien- oder Gelegenheitsverkehrs. Das Konzept beruht zwar auf der Beförderung zwischen bestimmten virtuellen Haltepunkten, so dass es insoweit dem Linienverkehr angenähert ist. Der Bedienung der Haltepunkte fehlt jedoch die Regelmäßigkeit, die nach § 42 PBefG ein wesentliches Kennzeichen des Linienverkehrs darstellt. Ob ein Haltepunkt überhaupt angefahren wird und zu welchem anderen Haltepunkt die Beförderung erfolgt, hängt allein von der Kundennachfrage ab, so dass das für den Linienverkehr typische geplante Beförderungsangebot zwischen bestimmten Ausgangs- und Endhaltepunkten nicht feststellbar ist. Die von der Antragstellerin beabsichtigte Preisgestaltung, die auch von der jeweiligen Nachfrage abhängen soll, wäre wegen der gesetzlichen Tarifbindung im Rahmen eines Linienverkehrs nicht zu verwirklichen. Andererseits gibt es aber auch keine Tür-zu-Tür-Bedienung wie im Gelegenheitsverkehr. Ferner entspricht das Konzept, auf der Fahrt weitere Personen zusteigen zu lassen, nicht den gesetzlich typisierten Merkmalen des Verkehrs mit Mietomnibussen oder Mietwagen.

Die Genehmigung der Verkehrsform gemäß A konnte jedoch auf der Grundlage von § 2 Abs. 7 PBefG als neue Verkehrsform zur Erprobung zugelassen werden. Die dem Antrag zugrunde liegenden Annahme, wonach eine Angebotslücke zwischen den traditionellen Formen des Linien- und Gelegenheitsverkehr bestehe, sowie die Akzeptanz eines haltestellenabhängigen Verkehrs auf Bestellung und die Eignung dieser Verkehrsform für den ÖPNV, die ausschließliche Vermittlung der Fahrten durch App, das Ziel, Beförderungswünsche unterschiedlicher Personen auf dem Fahrtweg zusammenzuführen (sog. „Pooling“) und der Einsatz von Fahrzeugen mit Elektroantrieb sind in ihrer hier vorgesehenen Kombination Innovationen, die eine Erprobung sinnvoll machen.

Die Voraussetzungen zur Genehmigung des beantragten Mietwagenverkehrs gemäß B sind erfüllt.

### **Zum Verfahren**

Im Anhörungsverfahren wurden von folgenden Institutionen und Unternehmen Stellungnahmen eingereicht:

Behörde für Inneres und Sport –BIS–, Hamburger Verkehrsverbund GmbH (HVV), S-Bahn-Hamburg GmbH, CleverShuttle Hamburg GmbH, Handelskammer Hamburg, Mytaxi Intelligent Apps GmbH, Taxen-Union Hamburg Hansa e.V., Automobile Innovationen & Ressourcen e.V. und HTV Hamburger Taxenverband e.V.. Die Hamburger Hochbahn AG und die Verkehrsbetriebe Hamburg-Holstein GmbH haben sich der Stellungnahme des HVV angeschlossen. Die Unternehmen Hansa-Funktaxi eG, Taxi Alstertal n.e.V., Funktaxenruf Harburg GmbH, Funktaxi-Bergedorf eG, Autoruf GmbH, Taxi Hamburg 6x6 GmbH & Co.KG, Taxenanruf Blankenese e.V sowie der Verband der Taxi-Mehrwagen-Unternehmen e.V., und der Landesverband Hamburger Taxiunternehmer e.V haben sich der Stellungnahme der Taxen-Union Hamburg-Hansa e.V angeschlossen.

Ferner sind Stellungnahmen der Taxiunternehmer Ivica Krijan, Taxenbetrieb GreenCab UG (haftungsbeschränkt) und Eberhard Engel eingegangen.

Zu diesen Stellungnahmen hat sich die Antragstellerin geäußert. Soweit dies angebracht war, sind die Stellungnahmen durch die Bedingungen und Auflagen berücksichtigt worden.

## **Zu den Bedingungen und zu dem Vorbehalt**

Die Genehmigung für die Verkehrsform zur Erprobung gemäß A kann nur unter den Bedingungen 1 – 3 erteilt werden.

Die Bedingung Nr. 1 trägt der Tatsache Rechnung, dass die in einer App hinterlegten virtuellen Haltepunkte integraler Bestandteil des Verkehrskonzepts sind. Ohne sie lässt sich das Konzept nicht verwirklichen, so dass die geforderte Übersicht über die virtuellen Haltepunkte vorliegen muss, um den Verkehr überhaupt aufnehmen zu können. Die Haltepunkte sind auch erforderlich, um die notwendige Abgrenzung zur gleichzeitig erteilten Genehmigung des Verkehrs mit Mietwagen sicherzustellen. Die Erteilung einer entsprechenden Auflage, wie sie von der Antragstellerin vorgeschlagen wurde, ist dagegen nicht möglich, da die Auflagen die Durchführung des Verkehrs betreffen, hier aber eine tatsächliche Vorbedingung zu dessen Aufnahme angesprochen ist.

Die Bedingung entkräftet zudem die in einzelnen Stellungnahmen geäußerten Zweifel an der Ernsthaftigkeit und Realisierbarkeit des Konzepts der Beförderung zwischen bestimmten Haltepunkten. Die in der Bedingung festgelegten Kriterien für die Einrichtung der Haltepunkte tragen den Stellungnahmen insoweit Rechnung.

Die Bedingung Nr. 2 folgt der Absicht der Antragstellerin, die Verkehrsform zur Erprobung zunächst in einem begrenzten Bediengebiet anzubieten, das sukzessive ausgedehnt werden soll. Die Bedingung sichert die notwendige Transparenz und verhindert damit eine schleichende Verkleinerung oder Vergrößerung des Bediengebiets. Hiermit werden auch die Stellungnahmen, in denen das Bediengebiet und das Verfahren zur Einrichtung von Haltepunkten angesprochen werden, berücksichtigt.

Die Bedingung Nr. 3 erfolgt zur Sicherung der bei Genehmigung einer Verkehrsform zur Erprobung gemäß § 2 Abs. 7 PBefG zu berücksichtigenden öffentlichen Verkehrsinteressen. Sie vermeidet, dass die Fahrzeugzahl sich unabhängig von der tatsächlichen Ausdehnung des Bediengebiets entwickelt, was auch in verschiedenen Stellungnahmen angesprochen wurde. Die Antragstellerin selbst hält eine durchschnittliche Anzahl von 3 Fahrzeugen pro km<sup>2</sup> für erforderlich, so dass diese Zahl zugrunde gelegt werden kann.

Mit dem Vorbehalt wird bezweckt, die zum jetzigen Zeitpunkt nur als Prognose mögliche Einschätzung zu den Auswirkungen der genehmigten Verkehre auf die öffentlichen Verkehrsinteressen während des Genehmigungszeitraums nach zwei Jahren auf Grund der dann vorliegenden Erfahrungen zu überprüfen. Nur wenn die Feststellung der Genehmigungsbehörde getroffen wird, dass nach den bisherigen Erfahrungen keine Beeinträchtigung öffentlicher Verkehrsinteressen vorliegt, kann die Genehmigung mit mehr als 500 Fahrzeugen ausgenutzt werden. Die Feststellung erfolgt insbesondere anhand der gesetzlich geregelten Kriterien zur Funktionsfähigkeit des öffentlichen Taxiverkehrs und der Zielsetzung des Aufgabenträgers für den ÖPNV.

## **Zu den Auflagen**

Die unter Nr. 1 bis 4 erteilten Auflagen dienen der Klarstellung in Bezug auf die rechtlichen Rahmenbedingungen zu den erteilten Erlaubnissen.

Die weiteren Auflagen dienen insbesondere der Sicherung der öffentlichen Verkehrsinteressen, die der Genehmigung einer neuen Verkehrsform zur Erprobung gemäß § 2 Abs. 7 nicht entgegenstehen dürfen.

Die Auflage Nr. 5 zum Einsatz emissionsfreier Fahrzeuge entspricht dem Antrag. Die Erprobung dient damit insbesondere auch der Gewinnung von Erkenntnissen über den Einsatz solcher Fahrzeuge bei der großstädtischen Personenbeförderung.

Da die Fahrzeuge wegen der konstruktiven Erfordernisse für den elektrischen Antrieb nicht „niederflurig“ sind, sind sie nicht zur Beförderung von Menschen in Rollstühlen geeignet. Bereits im Antrag ist die Bereitschaft erklärt worden, auf Anforderung von Personen mit eingeschränkter Mobilität andere Fahrzeuge einzusetzen, die über eine entsprechende konstruktive Sonderausstattung verfügen und mit besonders geschultem Personal besetzt sind. Mit der Auflage Nr. 6 wird der Betreiber hierzu verpflichtet. Obwohl die besonderen Vorgaben gemäß § 8 Abs. 3 PBefG zur generellen Gewährleistung der Barrierefreiheit im ÖPNV für die beantragten Verkehre nicht gelten, wird das Ziel der Barrierefreiheit hiermit gleichwohl erreicht. Die gleichzeitige Beförderung nicht mobilitätseingeschränkter Fahrgäste im Rahmen des Poolings ist nicht ausgeschlossen.

Die Auflage Nr. 7 dient einerseits dem Interesse, die auch zum Mietwagenverkehr eingesetzten Fahrzeuge ihrem jeweiligen Betriebshof zuzuordnen und das Parken der Fahrzeuge im ruhenden Verkehr auszuschließen. Andererseits wird durch die Zulassung mehrerer Betriebshöfe eine zu hohe Verkehrsbelastung vermieden, die eintreten würde, wenn sämtliche Zu- und Abfahrten nur zu bzw. von einem Betriebshof stattfinden würden. Durch die Auflage Nr. 8 werden die personellen und organisatorischen Erfordernisse zur Durchsetzung der rechtlichen Rahmenbedingungen für die Verkehre einschließlich der in dieser Genehmigung enthaltenen Nebenbestimmungen auch bei der Einrichtung mehrerer Betriebshöfe gesichert.

Die Auflage Nr. 9 gewährleistet, dass die Einrichtung und Nutzung von Haltepunkten in der Verkehrsform zur Erprobung auch dauerhaft nicht in Konflikt mit den Anforderungen an die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs gerät.

Die Auflage Nr. 10 schließt einen Fahrzeugeinsatz zur Aufnahme von Fahrgästen im Verkehr, der allein dem Taxiverkehr vorbehalten ist, aus. Da das Konzept des Antragstellers die App-Vermittlung als wesentliches Merkmal enthält, sind damit sowohl im sog. „Poolingverkehr“ zur Erprobung als auch im Mietwagenverkehr andere Bestellformen (telefonisch, durch Mail oder schriftlich) ausgeschlossen.

Dem Interesse der Abgrenzung von den gesetzlich vorgesehenen Formen des Gelegenheitsverkehrs dient auch die Bindung an die in der App festgelegten virtuellen Haltepunkte für die Verkehrsform zur Erprobung gemäß der Auflage Nr. 11. Nur ausnahmsweise und aus außergewöhnlichen Gründen dürfen Kunden unabhängig von den festgelegten Haltepunkten aussteigen; der reine Kundenwunsch reicht hierfür nicht.

Da die Fahrzeuge sowohl im sog. „Poolingverkehr“ als auch im Mietwagenverkehr eingesetzt werden sollen, bedurfte es besonderer Auflagen zum Übergang zwischen den beiden Verkehrsformen, die unter Nr. 12 getroffen werden. Danach gilt die für den Mietwagenverkehr gesetzlich vorgesehene Rückkehrpflicht uneingeschränkt; insbesondere darf nach Erledigung eines Fahrauftrags zum Mietwagenverkehr kein sog. Wartezustand außerhalb des Betriebshofes eingenommen werden und aus dem Wartezustand dürfen keine Fahraufträge für den Mietwagenverkehr entgegengenommen werden. Hierbei kommt es nicht darauf an, ob sich das Fahrzeug im ruhenden oder fließenden Verkehr oder auf Privatgrund außerhalb des Betriebshofs befindet, maßgeblich ist allein der Betriebszustand ohne Personenbeförderung, der den Wechsel aus dem Mietwagenverkehr oder in den Mietwagenverkehr jeweils versperrt. Die Einhaltung der Auflage ist für alle Personenbeförderungen kontrollierbar, da der jeweilige Betriebszustand zu den aufzuzeichnenden und für Prüfungszwecke herauszugebenden Daten gemäß Auflage Nr. 13 gehört.

Die Auflage Nr. 14 stellt die Einhaltung des Diskriminierungsverbots sowohl beim Zugang zur App als auch zu den Verkehren selbst sicher. Sie gewährleistet damit auch, dass Fahraufträge nur unter objektiven Bedingungen, die für jede Person gleich sind, abgelehnt werden können.

Die Auflage Nr. 15 dient dem öffentlichen Verkehrsinteresse zum Schutz des öffentlichen Personennahverkehrs. Ein Preiswettbewerb mit dem zum Teil staatlich finanzierten ÖPNV würde die öffentlichen Verkehrsinteressen beeinträchtigen. Es ist allerdings nicht erforderlich, dass das Entgelt für jede Fahrt und jede Person höher als eine Einzelfahrt im HVV liegt. Z.B. kann für gemeinsam fahrende Gruppen das von jeder Person entrichtete Entgelt diese Untergrenze unterschreiten, zumal auch im Taxiverkehr der Fahrpreis nicht pro Person zu zahlen ist und somit in besonderen Fällen eine Unterschreitung dieser Grenze denkbar ist. Maßgeblich ist allerdings, dass die in der Verkehrsform zur Erprobung erzielten Fahrpreise durchschnittlich die Untergrenze wahren. Der Durchschnitt wird quartalsweise durch die erzielten Entgelte in dieser Verkehrsform im Verhältnis zu den Beförderungsfällen berechnet und ist anhand der aufzuzeichnenden Daten überprüfbar. Damit werden dauerhafte Rabatte mit Unterschreitung der Mindestgrenze für eine unbegrenzte Zahl von Fahrgästen, die zu einem unerwünschten Preiswettbewerb führen können, ausgeschlossen. Da für die genehmigten Verkehre keine gesetzliche Tarifbindung gilt, sind weitere Preisvorgaben, wie z.B. eine Preisobergrenze nicht angezeigt. Auch unter dem Aspekt der Preistransparenz besteht hierfür keine Notwendigkeit, da bei jeder Buchung der endgültige Fahrpreis feststeht, über die App von den Fahrgästen ohne Einschränkung erkennbar ist und auch mit den Anbieter verbindlich vereinbart wird.

Für Evaluationen der Genehmigungsbehörde über die Erprobung sind die Daten gemäß der Auflage Nr. 16 zur Verfügung zu stellen; dies gilt auch für die Ergebnisse eigener Evaluationen der Antragstellerin.

### **Zur Feststellung nach § 10 PBefG**

Der auf 0,30 Euro pro km begrenzte Fahrpreis während des Testzeitraums im letzten Quartal 2018 übersteigt die Betriebskosten für die eingesetzten Spezialfahrzeuge nicht, so dass die Voraussetzungen für die Genehmigungsfreiheit nach § 2 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 PBefG erfüllt sind. Mittelbare wirtschaftliche Vorteile werden durch den Testbetrieb nicht erzielt, da die Beförderungsleistungen der Antragstellerin keinem anderen hiermit mittelbar geförderten Geschäftszweck dienen. Mit der Begrenzung auf registrierte Benutzer wird der Rahmen eines Tests unter Echtbedingungen eingehalten.

### **Hinweis:**

Dieser Bescheid wird der Antragstellerin ausgehändigt und den Personen/Stellen, welche im Rahmen der Anhörung Stellungnahmen eingereicht haben, nachrichtlich mitgeteilt.

### **Ihre Rechte:**

Gegen diesen Bescheid kann innerhalb eines Monats nach Bekanntgabe Widerspruch bei der im Briefkopf näher bezeichneten Behörde eingelegt werden.

Mit freundlichen Grüßen

Marco Meyenborg