

## Neue Mobilitätsangebote - Brauchen wir eine Änderung des Rechtsrahmens?

7. Wildauer Wissenschaftswoche – Forum „Neue Mobilitätsformen“

28. Februar 2018  
 Martin Schäfer

### Für welche Vorhaben braucht man eine Genehmigung?

**Grundsatz Genehmigungspflicht:**

**Entgeltliche oder geschäftsmäßige Beförderung** von Personen mit Kraftfahrzeugen (sowie Straßenbahnen usw., § 1 Abs. 1 PBefG)

**Ausnahme – ohne Genehmigung erlaubt:**

Personenbeförderung mit PKW, wenn diese **unentgeltlich** ist oder das **Gesamtentgelt die Betriebskosten** der Fahrt **nicht übersteigt** (§ 1 Abs. 2 PBefG)

→ Hierunter fällt die Mitfahrgelegenheit, also das „echte“ Ride-Sharing, auch bei Vermittlung durch Mitfahrzentrale (wenn Entgeltgrenze Betriebskosten beachtet)

Weitere Ausnahmen vgl. auch Freistellungsverordnung

## Wer braucht die Genehmigung?

Unternehmer im personenbeförderungsrechtlichen Sinn (§ 2 Abs. 1 i.V.m. § 3 Abs. 2 PBefG) ist, wer die Personenbeförderung verantwortlich durchführt. Das ist derjenige, der nach außen, also **gegenüber den Fahrgästen, als Vertragspartner auftritt**, auch wenn er mit der Durchführung der Fahrt einen anderen konzessionierten Unternehmer beauftragt.

(Bundesverwaltungsgericht, Urteil vom 27.08.2015 - BVerwG 3 C 14.14)

**Reine Vermittlungstätigkeit** erfordert keine eigene Genehmigung –

Beispiel: „in der Regel“ Taxizentralen (BVerwG)

## „Uber“-Urteil des Europäischen Gerichtshofs vom 20. Dezember 2017 – C-343/15

Uber (hier UberPop in Spanien) ist ein Verkehrsdienst und nicht nur ein Vermittlungsdienst.

(Reiner) Vermittlungsdienst würde unter die Dienstleistungsfreiheit und unter die Richtlinien über den elektronischen Geschäftsverkehr und über Dienstleistungen im Binnenmarkt fallen.

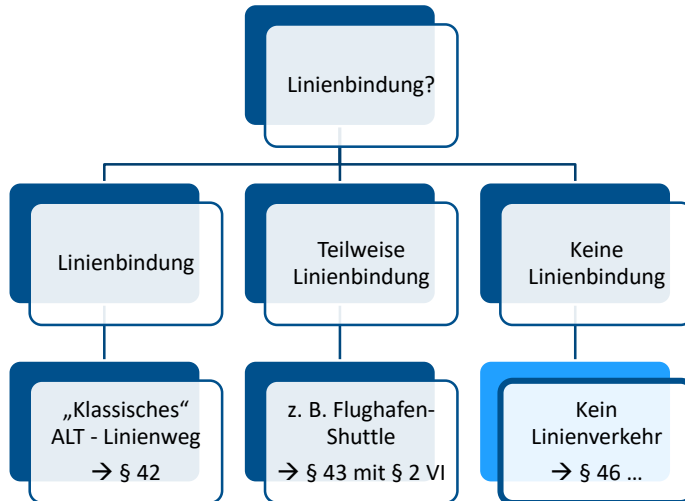
Hier aber Vermittlungsdienst integraler Bestandteil einer Gesamtdienstleistung, die hauptsächlich aus einer Verkehrsdienstleistung besteht.

EU-Vorschriften über Dienstleistungen daher nicht einschlägig, es gelten die Vorschriften über den Verkehr (Grundlage: Art. 91 AEUV).

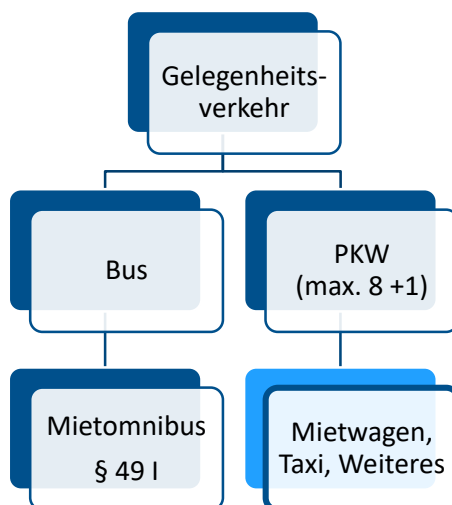
Für **innerstädtische Individualbeförderung** gibt es keine EU-Regeln. Also gilt nur das **nationale Recht**.

**Folge: Für Uber und ähnliche Dienste in Deutschland gilt das PBefG.**

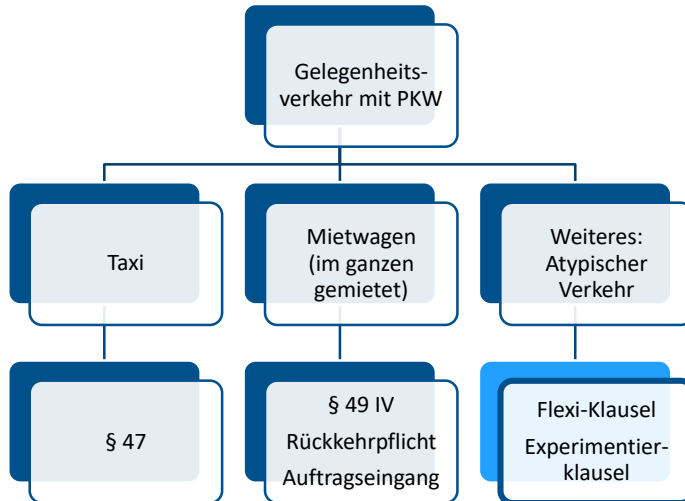
## Wie flexibel soll es sein?



## Welches Fahrzeug soll es sein?



## Welcher Gelegenheitsverkehr mit PKW soll es sein?

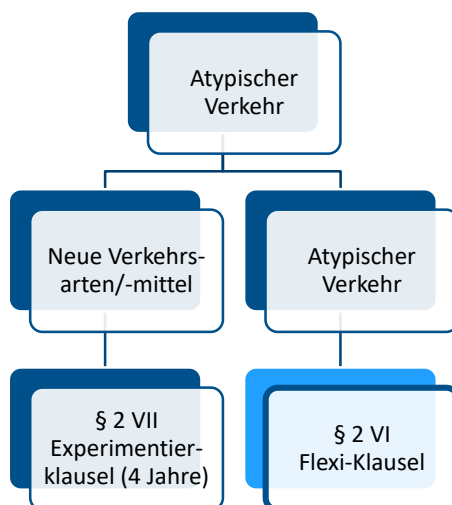


7 © VDV

28.02.1028 7. Wildauer Wissenschaftswoche

**VDV** Die Verkehrs-  
unternehmen

## Soll es ein Experiment sein oder die Flexi-Klausel genutzt werden?



8 © VDV

28.02.1028 7. Wildauer Wissenschaftswoche

**VDV** Die Verkehrs-  
unternehmen

## § 2 Abs. 6 PBefG – Flexibilisierungsklausel

---

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

### Besonderheiten:

- Einordnung unter eine Verkehrsform: „wertende Gesamtbetrachtung“
- Prüfung, ob öffentliche Verkehrsinteressen entgegenstehen
  - Dies umfasst grundsätzlich auch die Bestandsinteressen vorhandener ÖPNV-Unternehmen im Linienverkehr
- Erteilung im Ermessen der Genehmigungsbehörde
- Genehmigungslaufzeit im PKW-Gelegenheitsverkehr 5 Jahre (PKW-Linienverkehr 10 J.)
- Änderungen während der Laufzeit müssen u. U. genehmigt werden
- 2013 Streichung der Voraussetzung: „besonders gelagerter Einzelfall“
  - **Gesetzesänderung mit dem Zweck, mehr zu ermöglichen**

## Fazit 1

---

Die dringend erforderliche Modernisierung des PBefG  
liegt bereits fünf Jahre zurück!

## Zur Frage der Novellierung

---

Gesetze müssen nicht modern klingen, sie müssen nur Modernes ermöglichen.

Die Regelungen des PBefG für die unterschiedlichen Verkehrsformen hängen eng zusammen.

- Jede, auch kleinere Änderung muss auf Ihre Wirkung auf das **Gesamtsystem** geprüft werden.

## Zur Frage der Novellierung

---

Innovationen und neue digitale Geschäftsmodelle müssen grundsätzlich möglich sein

- Bereits heute als flexible Bedienformen bzw. typengemischte Verkehre sowie über die Experimentierklausel genehmigungsfähig.

Bestehende administrative Hürden beseitigen und Genehmigungsprozesse beschleunigen!

- Dafür ist eine Änderung des PBefG nicht erforderlich.

Voraussetzung jeder Genehmigung:

- Einhaltung der öffentlichen Verkehrsinteressen und der verkehrlichen Vorgaben des Aufgabenträgers.

## Fazit 2

---

PBefG 2013: Erster BMVI-Diskussionsentwurf stammte vom Mai 2008!

→ Aktuell anstehende Projekte sollten nicht auf eine PBefG-Novelle warten...

## ... Diskussion

---