



Institut für Klimaschutz, Energie und Mobilität

Fachwerkstatt „(Mit)Fahrdienste“

Impulsvortrag

Rechtliche Grundlagen für die
Beförderung und das
Mitnehmen von Personen

Tim Sterniczuk

19. Oktober 2017



- ✓ Das Institut für Klimaschutz, Energie und Mobilität e.V. (IKEM) ist ein gemeinnütziger Verein und An-Institut der Universität Greifswald
- ✓ IKEM unterstützt auf internationaler Ebene als NGO die Vereinten Nationen
- ✓ IKEM berät als interdisziplinäre Forschungseinrichtung Bundes- und Landesministerien



Hauptgebäude der Universität

Greifswald

Domstraße 20a
17487 Greifswald



Ehemalige Staatsdruckerei der DDR

Berlin

Magazinstraße 15-16
10179 Berlin



OTS 1.0/I-AT/Sohioa
(Automated Driving)



Low Carbon Logistics/
ENUBA 2 (Logistics)



City2.e 2.0/E3 CCS
(Charging Infrastructur)



INMOD/HubChain
(Rural Mobility)



- Rechts- und politikwissenschaftliche, sowie sozioökonomische Forschung in den Bereichen:

- ✓ Elektromobilität
- ✓ Autonomes Fahren
- ✓ Weiterentwicklung des ÖPNV (Schwerpunkt ländlicher Raum)
- ✓ Weiterentwicklung des PBefG (Neue Beförderungsformen, Digitalisierung)





Personenbeförderungsgesetz (PBefG)

Entgeltliche
Personenbeförderung

Geschäftsmäßige
Personenbeförderung

Genehmigungspflicht

Genehmigungsfähigkeit
(Numerus Clausus)

Linienverkehr

Gelegenheitsverkehr

Auffangklausel,
§ 2 Abs. 6 PBefG

Experimentierklausel,
§ 2 Abs. 7 PBefG (4 Jahre)



- (1) Den Vorschriften dieses Gesetzes unterliegt die **entgeltliche oder geschäftsmäßige** Beförderung von Personen mit [...] Kraftfahrzeugen. Als Entgelt sind auch wirtschaftliche Vorteile anzusehen, die mittelbar für die Wirtschaftlichkeit einer auf diese Weise geförderten Erwerbstätigkeit erstrebt werden.
- (2) Diesem Gesetz unterliegen nicht Beförderungen
1. mit Personenkraftwagen, wenn diese unentgeltlich sind oder **das Gesamtentgelt die Betriebskosten der Fahrt nicht übersteigt**;

Entgeltlichkeit

- z.B. Fahrpreiszahlung, Zuschüsse, Beiträge, jährliche Einlagen
- Auch **wirtschaftliche Vorteile** bei funktionalem Zusammenhang (z.B. Beförderung zu Hotels, **Abholdienste gewerblicher Anbieter**, soweit Betrieb auf Erwerb wirtschaftlicher Vorteile gerichtet)

Beachte:

- Bei Pkw muss Gesamtentgelt **Betriebskosten übersteigen** (Summe aller „Zahler“, Anzahl der Mitfahrer egal)
- Allerdings: Gesamtbetrachtung für ausreichend langen Zeitraum

Geschäftsmäßigkeit

- Absicht, Tätigkeit in gleicher Art zu wiederholen und somit zu dauerndem Bestandteil seiner Beschäftigung zu machen
- **Keine Gewinnerzielungsabsicht nötig** (kein Geschäft im kaufmännischen Sinne)
- Intensität der Beförderung = Indiz für Dauerhaftigkeit

Beachte:

- Trotz Geschäftsmäßigkeit PBefG nicht anwendbar, wenn mit Pkw, unentgeltlich oder unter Betriebskosten



„Unternehmer“ ist derjenige, der Personen gemäß § 1 Abs. 1 PBefG befördert
– beim Einsatz von (auch konzessionierten!) Fahrern derjenige, der den Fahrgästen gegenüber, also im Außenverhältnis, als Vertragspartner auftritt

Unternehmer braucht Genehmigung als ...

Linienverkehr

oder

Gelegenheitsverkehr
(§ 46 Abs. 1 PBefG)

Regelmäßig nicht der Fall
(Bestimmte Ausgangs-,
Endpunkte, feste Haltestellen,
regelmäßige Verbindung)

- Verkehr mit Taxen
- Ausflugsfahrten/Ferienreisen
- Mietwagen

Sonst ...

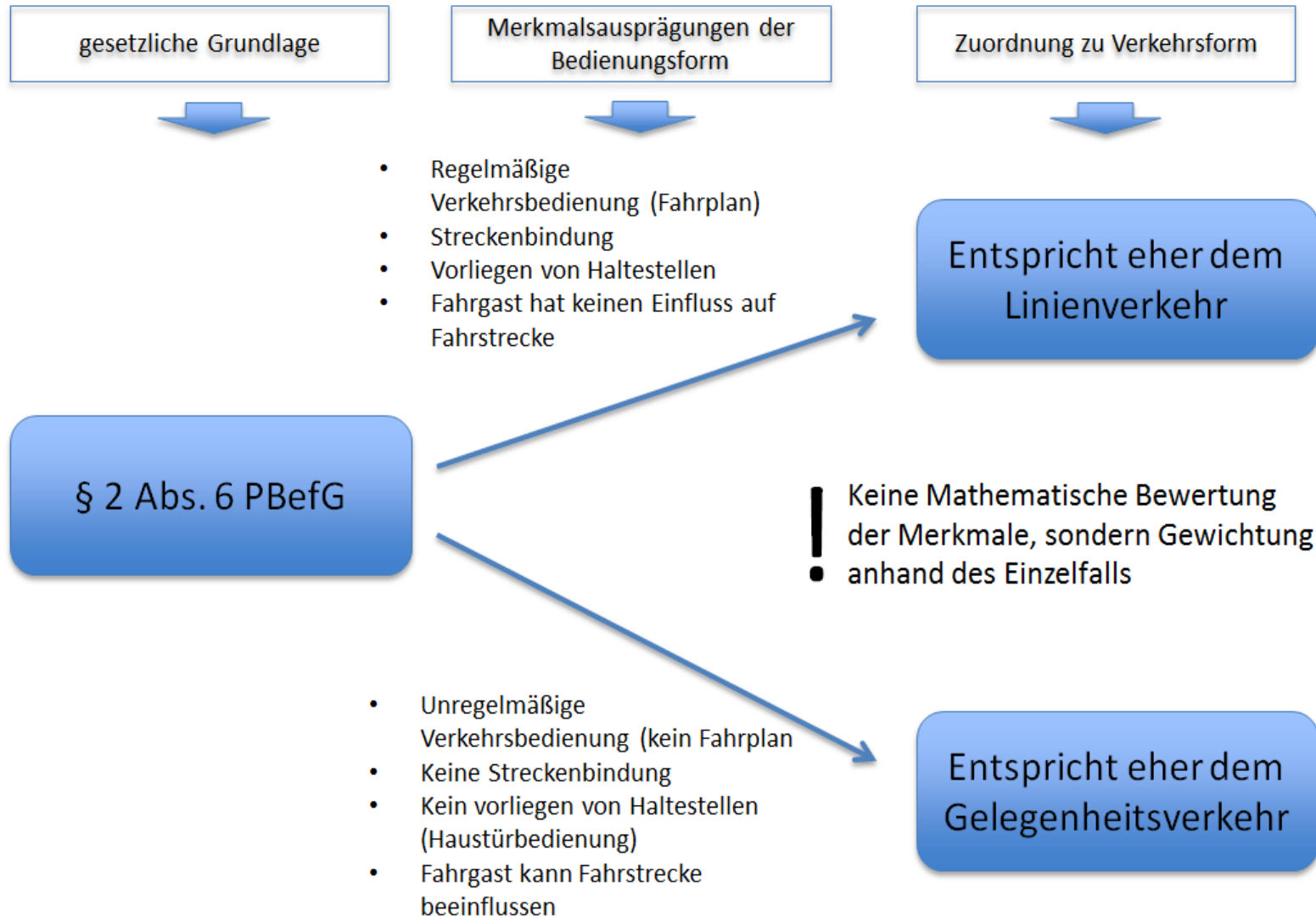
Auffangklausel,
§ 2 Abs. 6 PBefG

Experimentierklausel,
§ 2 Abs. 7 PBefG (4 Jahre)



IKEM Auffangtatbestände

Institut für Klimaschutz, Energie und Mobilität



Alternative, neuartige Beförderungsformen haben gerade im ländlichen Raum lange Tradition

Müssen nicht unter PBefG fallen (Entgeltlichkeit, z.B. Spendenbox statt Fahrpreis, nur geringe Aufwandsentschädigung für Gefälligkeitsfahrt)

Bei Anwendung des PBefG gleichwohl selten als typisierte Beförderungsform genehmigungsfähig (Ausnahme z.B. durch Verkehrsunternehmen geförderter Bürgerbusse als Linienverkehr, da Gewährleistung der Allgemein zugänglichkeit, Qualitätsstandards, Betriebspflicht,...)

Vor der **Anpassung des § 2 Abs. 6 PBefG im Jahr 2012** spielten sich viele Bedienformen im „rechtlichen Graubereich“ ab (nur Ausnahmegenehmigung für „besonders gelagerte Einzelfälle“ = einzelne Verkehrsvorhaben, eine Etablierung einer alternativen Verkehrsart war hierüber nicht möglich)

Anpassung des § 2 Abs. 6 PBefG sollte diese Handhabung beenden und Genehmigungsbehörden sollten nunmehr auch im breiteren Umfang von der Sonderregelung Gebrauch machen können, soweit „öffentliche Verkehrsinteressen“ nicht entgegenstehen → sehr umstritten



Voraussetzungen des § 2 Abs. 6 PBefG:

- Genehmigungsfähig nach § 2 Abs. 6 PBefG sind grds. nur Bedienformen, die
 - den Zweck des ÖPNV fördern (Daseinsvorsorge),
 - für deren Durchführung eine wirtschaftliche Notwendigkeit besteht,
 - deren Praxistauglichkeit, Akzeptanz und Zweckdienlichkeit i. S. d. PBefG in Modellversuchen nach § 2 Abs. 7 PBefG nachgewiesen wurde und
 - soweit öffentliche Verkehrsinteressen nicht entgegenstehen.
- Die Genehmigungsfähigkeit von flexiblen Bedienformen hängt in erheblichem Maße von der tatsächlichen Ausgestaltung ab.
- Eine Verkehrsform, für die keine **Allgemein zugänglichkeit**, also **Beförderungspflicht und Betriebspflicht garantiert** werden kann, ist kaum genehmigungsfähig. An den Nachweis, dass dies reguläre Bedienformen (insbesondere den Linien- und Taxenverkehr) nicht verdrängt, sondern der „**Sicherstellung einer ausreichenden Bedienung der Bevölkerung mit Verkehrsleistungen im öffentlichen Personennahverkehr**“ (Daseinsvorsorge) dienlich ist, sind grundsätzlich sehr hohe Anforderungen zu stellen.



Chancen:

- Großer Ermessensspielraum der Behörde. Vorwurf des fehlerhaften Ermessens kaum begründbar.
- Möglichkeit der Bestandskraft von ggf. „falschen“ Ermessensentscheidungen
- Überführen des sog. „grauen Verkehrs“ in die Legalität (also **formell genehmigter** „Graubereich-ÖPNV“)
- „Wo kein Kläger, da kein Richter“

Risiken:

- Keine Rechtssicherheit für Geschäftsmodelle, weil
 - jede Genehmigungsbehörde unterschiedlich entscheiden kann
 - Ausnahmegenehmigung über § 2 Abs. 7 PBefG zusätzlich maximal für 4 Jahre gilt
- Regulatorischer Flickenteppich möglich
- Auch bestandskräftige Verwaltungsakte (Genehmigung) können und müssen ggf. zurückgenommen werden (§§ 48 ff. VwVfG, 25 PBefG)



Was gilt es zu beachten?

- **Fällt die Beförderungsleistung in den Anwendungsbereich des PBefG?**
 - Entgeltlich/geschäftsmäßig; v.a. auch Frage: sollen Einnahmen generiert werden, die über die Betriebskosten hinausgehen?
- **Ist die Beförderung genehmigungsfähig?**
 - Regelmäßig
 - Ausnahmegenehmigung
- **Voraussetzungen für/nach Erhalt der Genehmigung:**
 - Pers. Zuverlässigkeit, Sach- und Fachkunde, finanzielle Leistungsfähigkeit, etc. (PBZugV)
 - Voraussetzungen der BOKraft, insbesondere Pflichten d. Unternehmers, § 3 (Ordnungsgemäße Unternehmensführung, Sicherheit d. Fahrzeuge, fähige Fahrer)
 - Voraussetzungen der FeV (§ 6: Führerscheinklasse, § 48: P-Schein)
 - StVO (§ 21: Rückhaltesysteme, Transport v. Kindern, etc.)
 - PBefG
 - Betriebspflicht
 - Beförderungspflicht (außer bei Mietwagen)
 - Sonstige Bedingungen/Auflagen, unter denen die Genehmigung erteilt wurde (§15 Abs. 3 PBefG)



Wie muss ein Personenbeförderer versichert sein?

- **Kfz-Haftpflichtversicherung** (Pflicht) zur Deckung von Sach- und Personenschäden (§ 1 Pflichtversicherungsgesetz)
 - Zur Vermeidung teurer Einzelversicherungen **ggf. Flottenversicherung** mit Vereinen wie DRK oder Firmen, die Beförderungsform unterstützen
 - Ggf. Übernahme des Risikos durch **KSA** (Kommunaler Schadensausgleich der Länder Brandenburg, M-V, Sachsen, Sachsen-Anhalt und Thüringen, wie z.B. für die Freiwillige Feuerwehr, oder andere kommunale Sammelversicherungen (z.B. für ehrenamtlich Tätige)
 - Ggf. über Kfz-Haftpflichtvers. hinausgehende Vollkasko mit Insassenschutz (grds. aber Höchstbeträge nach dem StVG versichert)
- **Unfallsversicherung** für Fahrer zur Regulierung eigener Schäden, auch wenn Unternehmer grds. Mitglied der **Berufsgenossenschaft Verkehr** (Unternehmerversicherung der Deutsche Gesetzliche Unfallversicherung, auch für Ein-Mann-Unternehmen) (Pflicht, Befreiung auf Antrag), 23.000-72.000€.
- **Rechtsschutzversicherung** (optional)





! Mitfahrt bei Privaten (Ride-Sharing), ggf. nach Vermittlung

Genehmigungspflicht?

Grds. Nur Bedienformen, die:

- **Zweck des ÖPNV fördern (Daseinsvorsorge)**
- Für deren Durchführung wirtschaftliche Notwendigkeit besteht
- Nachweislich praxistauglich und akzeptiert sind (Nachweis nach Versuch gem. § 2 Abs. 7 PBefG)

Bei Entgeltlichkeit benötigt der Unternehmer eine Genehmigung nach PBefG

Genehmigungsfähigkeit als? ...

- Mietwagen? (-), da hier nicht der Fahrgast, sondern der Fahrer Ziel, Zweck und Ablauf der Fahrt (§ 49 Abs. 4 PBefG) bestimmt
- Linienverkehr? (-), keine festen Haltestellen und v.a. keine Regelmäßigkeit
- V.a. keine gewünschte Betriebs- und Beförderungspflicht
- **§ 2 Abs. 6 (Ausnahmegenehmigung) ?**





Karitative Einrichtung transportiert BürgerInnen auf Geheiß und Kosten eines Handelsunternehmens von zu Hause zum Ladengeschäft und z.B. nach erfolgtem Einkauf wieder zurück, verlangt dabei kein Fahrtentgelt.

Wer ist Unternehmer?

Entgeltliche Beförderung?

Wirtschaftliche Vorteile

- Erhöhter Umsatz für Handelsunternehmen oder
- Finanzierung durch Handelsunternehmen (wichtig: Entgelt muss nicht vom Beförderer, sondern **kann auch von Drittem geleistet werden!**)

Derjenige, der befördert und nach **außen als Vertragspartner auftritt**, sich also als Vertragspartner *geriert*

→ Entscheidung im Einzelfall anhand von Indizien (wer legt Preise fest, wer regelt Modalitäten, an wen soll sich Beförderer halten?)

Genehmigungspflicht!
Genehmigungsfähigkeit?





I „**Mobilfalt**“ → Mobilitätszentrale; Fahrten, die zu bestimmten Zeiten, auf festgelegten Strecken von Privatpersonen oder Unternehmen durchgeführt werden; Integration in den ÖPNV-Fahrplan; Gewährleistung der Beförderung durch Zentrale

Genehmigungspflicht?

Bei Entgeltlichkeit benötigt der Unternehmer eine Genehmigung nach PBefG

Folge:

Anbieter müssen den Anforderungen des PBefG genügen → erhebliche Verpflichtungen

- Allgemeinzugänglichkeit
 - Betriebspflicht
 - Beförderungspflicht
- Tarifpflicht
- Aber: Geringere Umsatzsteuer, Befreiung von der Kfz-Steuer, Möglichkeit der Landesförderung

Genehmigungsfähigkeit als? ...

Linienverkehr? (+), feste Haltestellen und Regelmäßigkeit (Fahrplan); insbesondere, wenn VU im Hintergrund, welches Allgemeinzugänglichkeit gewährleistet





IKEM

Institut für Klimaschutz, Energie und Mobilität

Energiewende rechtssicher gestalten

Berlin

Magazinstraße 15-16
10179 Berlin

Tel.: +49 (0)30/4081870-10

Fax: +49 (0)30/4081870-29

info@ikem-online.de

www.ikem-online.de

Greifswald

Domstraße 20a
17487 Greifswald

Tel.: +49 (0)3834 / 86-2101

Fax: +49 (0)3834/86-2114

lsrodi@uni-greifswald.de

www.ikem-online.de