

Der Oberbürgermeister

18.01.2010

Nichtöffentliche Vorlage an die Beschwerdekommision Nr. 3/09

Betreff

Beschwerde des Herrn
Taxi-Konzessionen

wegen

Vorbringen

Mit Schreiben vom 30.09.2009 (Anlage 1) hat Herr _____ Beschwerde wegen der Erteilung von Taxikonzessionen erhoben. Im Lichte der §§ 2, 13 und 13 a Personenbeförderungsgesetz sei für ihn nicht ersichtlich, wie es in Münster dazu kommen könne, dass ein Taxiunternehmer acht Konzessionen habe.

Ergänzend wird auf die Begründung der Beschwerde (Anlage 1) Bezug genommen.

Stellungnahme der Verwaltung

Die Erteilung von Taxigenehmigungen beurteilt sich nach dem Personenbeförderungsgesetz (PBefG).

Das Personenbeförderungsgesetz ermöglicht ausdrücklich, dass Mehrwagenunternehmer aktiv sind. Nach § 13 Abs. 5 Satz 1 PBefG sind bei der Erteilung der Genehmigungen für den Taxenverkehr Neubewerber und vorhandene Unternehmer angemessen zu berücksichtigen. Dadurch wird Neubewerbern der Berufszugang und bestehenden Betrieben die Erweiterung ermöglicht.

Die Genehmigungen werden nach Ziffer 5.3 der „Richtlinien zur Durchführung des Taxen- und Mietwagenverkehrs nach den Vorschriften des Personenbeförderungsgesetzes“ – Runderlass des Ministers für Stadtentwicklung, Wohnen und Verkehr vom 20.11.1987 – (Anlage 2) im Verhältnis 2 Neubewerber : 1 Altunternehmer erteilt.

Die Erteilung von Taxigenehmigungen auch an Bestandsunternehmer ist bei der Ausgabe neuer Konzessionen also zwingend. Da der Taximarkt in der Stadt Münster übersetzt und die Funktionsfähigkeit des Gewerbes bedroht ist, konnten Genehmigungen zuletzt im Jahr 2000 zugelassen werden.

Zudem können Genehmigungsinhaber nach § 2 Abs. 2 PBefG die Übertragung der aus der Genehmigung erwachsenen Rechte und Pflichten (Nr. 2) und die Übertragung der Betriebsführung auf einen anderen (Nr. 3) genehmigen lassen. So können Interessenten, die die subjektiven Zulassungsvoraussetzungen des § 13 Abs. 1 PBefG erfüllen, einen ganzen Taxenbetrieb kaufen oder eine einzelne Konzession pachten. Diese Übertragungen erfolgen unabhängig von der Vormerkliste und Zuteilungsquote (Ziffer 2 a. E. des Erlasses – Anlage 2). Bestandsunternehmer können unbegrenzt berücksichtigt werden und ihre Betriebe vergrößern.

Ein Auszug aus dem Personenbeförderungsgesetz (§§ 2, 13 und 13 a) ist als Anlage 3 beigelegt.

Beschlussvorschlag

Die Verwaltung empfiehlt der Beschwerdekommision; dem Hauptausschuss zu empfehlen:

Die Beschwerde wird zurückgewiesen.

Gez.
Markus Lewe

Stadt Münster
Der Oberbürgermeister
Eing.: 02. OKT. 2009
Justizariat Verwaltungsführung

Dezernent Obm
Eing.: 01. OKT. 2009

30. September 2009

Oberbürgermeister
Dr. Tillmann
48127 Münster

Dezernent I
Eing. 02. OKT. 2009

16. Fr. Heur über
I
32.10.09

Beschwerde gemäß § 24 GO-NW

Erteilung von Taxi-Konzessionen gemäß § 2 und § 13 Personenbeförderungsgesetz

Sehr geehrter Herr Dr. Tillmann,

Taxikonzessionen sind nach Vorschrift der §§ 2, 13 Personenbeförderungsgesetz zu erteilen.

Gemäß § 13, 4.4 darf nur eine Konzession erteilt werden, außer wenn mehr Konzessionen verfügbar sind, als Antragsteller vorhanden sind.

Im Lichte von §§ 2, 13 sowie § 13 a Personenbeförderungsgesetz ist es nicht ersichtlich wie es in Münster dazu kommen kann, dass ein Taxiunternehmer acht Konzessionen hat.

Auf die Genehmigungspflicht der Übertragung von Konzessionen von einem Unternehmer auf einen anderen Unternehmer gemäß § 2 (2) in der Kommentierung von Heinze wird hingewiesen.

Ich bitte um zeitnahe Behandlung in der Beschwerdekommision und sofortige Mitteilung, wann dies sein wird.

Mit freundlichem Gruß



Richtlinien zur Durchführung des Taxen- und Mietwagenverkehrs nach den Vorschriften des Personenbeförderungsgesetzes (PBefG)

RdErl. d. Ministers für Stadtentwicklung, Wohnen und Verkehr v. 20. 11. 1987 - II C 6 - 33 - 32 ¹⁾

Die „Vorläufigen Richtlinien zur Durchführung der Neuordnung des Taxen- und Mietwagenverkehrs“ (RdErl. v. 22. 8. 1983 (n. v.) - IV/C 4 - 33 - 32 -) sind zwischenzeitlich durch eine Reihe von Einzelentscheidungen geändert bzw. ergänzt worden, deren Notwendigkeit sich jeweils infolge der praktischen Anwendung ergeben hat. Diese wurden in der nachstehenden Neufassung berücksichtigt:

1 Übertragung des Betriebes (= der Betriebsführung) (§ 2 Abs. 2 PBefG):

Die Übertragung des Betriebes auf einen anderen ist zulässig. Derjenige, auf den der Betrieb übertragen werden soll, muß die Genehmigungsvoraussetzungen des § 13 Abs. 1 Nrn. 1 bis 3 PBefG vom 21. März 1961 (BGBl. I S. 241), zuletzt geändert durch das Fünfte Gesetz zur Änderung des Personenbeförderungsgesetzes vom 25. Februar 1983 (BGBl. I S. 198), erfüllen. Die Übertragung des Betriebes ist grundsätzlich nur bis Ablauf der Genehmigungsdauer möglich.

2 Übertragung von Genehmigungen (§ 2 Abs. 3 PBefG):

Die aus der Taxengenehmigung erwachsenden Rechte und Pflichten dürfen auf einen anderen nur übertragen werden, wenn

- a) gleichzeitig das ganze Unternehmen oder
- b) wesentliche selbständige und abgrenzbare Teile des Unternehmens

übertragen werden.

Zu a): Eine Übertragung des „ganzen Unternehmens“ hat zur Voraussetzung, daß alles, was nach dem Sprachgebrauch und den herrschenden kaufmännischen Gepflogenheiten zu einem Taxenunternehmen gehört, übertragen wird. Anhaltspunkte hierfür sind die Fortführung des Firmennamens, die Übernahme des Fahrzeuges, der Taxenausrüstung, der Aktiva und Passiva und - soweit vorhanden - des Personals, der Geschäftsräume, der Kundenbeziehungen sowie der Beteiligung an der Funkvermittlung bzw. einer eigenen Funkzentrale.

Die Übertragung nur eines Teils der Genehmigungen oder die getrennte Übertragung aller Genehmigungen an verschiedene Bewerber ist keine zulässige Übertragung des Unternehmens im ganzen.

Zu b): Die Übertragung von „Unternehmensteilen“ ist nur zulässig, wenn nicht nur wesentliche selbständige, sondern gleichzeitig auch abgrenzbare Teile des Unternehmens übertragen werden.

Auf selbständige, abgrenzbare Teile eines Unternehmens kann die organisatorische und räumliche Gliederung eines Unternehmens hinweisen. Sind Unternehmen dezentralisiert und haben sie mehrere Betriebssitze mit eigenen Geschäftsführern, so spricht dies für selbständige, abgrenzbare Unternehmensteile. Diese Anforderungen erfüllen in der Regel Niederlassungen im Sinne des Handelsrechts.

Zu a) Dem Antrag auf Übertragung der aus der Genehmigung erwachsenden Rechte und Pflichten ist die privatrechtliche Vereinbarung (Kaufvertrag) zwischen Veräußerer und Erwerber über den Verkauf des Unterneh-

mens beizufügen, damit die Genehmigungsbehörde beurteilen kann, ob die gesetzlichen Voraussetzungen für die Übertragung erfüllt sind.

Da die Vorschriften des § 13 Abs. 5 PBefG grundsätzlich auch im Falle der Übertragung gelten, prüft die Genehmigungsbehörde in diesem Zusammenhang u. a., ob der Erwerber aus den in § 13 Abs. 5 Satz 3 Nrn. 1 bis 3 PBefG genannten Gründen nachrangig zu behandeln ist.

Die Regelungen in § 13 Abs. 5 Sätze 1, 2, 4 und 5 PBefG können im Falle der Genehmigungsübertragung dagegen nicht angewendet werden.

3 Besitzstandsschutz (§ 13 Abs. 3 PBefG):

Nach Ablauf der Gültigkeitsdauer der Genehmigung ist dem bisherigen Genehmigungsinhaber die Genehmigung erneut zu erteilen, wenn er die Genehmigungsvoraussetzungen des § 13 Abs. 1 Nrn. 1 bis 3 PBefG und des Absatzes 3 PBefG erfüllt (Wiedererteilung); § 13 Abs. 4, 5 PBefG finden keine Anwendung. Der Wiedererteilung der Genehmigung steht jedoch entgegen, wenn der Betrieb ohne zwingende Gründe nach § 2 Abs. 2 PBefG auf einen anderen übertragen war und der Genehmigungsinhaber den Betrieb nach der Wiedererteilung nicht selbst fortführt.

4 Versagungsgründe (§ 13 Abs. 4 PBefG):

4.1 Der Begriff „Funktionsfähigkeit“ schließt die Existenzfähigkeit mit ein. Die Grenze der Funktionsfähigkeit ist im allgemeinen eher erreicht als die Grenze der Existenzbedrohung. Der Begriff „Funktionsfähigkeit“ stellt nicht allein auf die wirtschaftliche Lage des örtlichen Taxengewerbes, sondern auch auf die ausreichende und ordnungsgemäße Bedienung des Taxenverkehrs als Teil des öffentlichen Verkehrs ab.

4.2 In Satz 2 sind vier Kriterien als Entscheidungshilfen genannt, an denen die Funktionsfähigkeit des örtlichen Taxengewerbes zu messen ist. Insbesondere durch die in den Nummern 1 und 3 genannten Kriterien soll die Genehmigungsbehörde in die Lage versetzt werden, flexibel zu handeln, indem sie bei ihrer Entscheidung auch die allgemeine Wirtschaftslage, hohe Arbeitslosenzahlen und andere Ursachen (z. B. starke Einbrüche im Beförderungsaufkommen durch die Kostendämpfungsmaßnahmen im Gesundheitswesen - Krankenfahrten -) berücksichtigen kann.

Wie sich aus dem Wortlaut der Bestimmung ergibt, handelt es sich bei den vier aufgezählten Kriterien um keine abschließende Aufzählung. Es können weitere Kriterien bei der Prüfung der Funktionsfähigkeit herangezogen werden (z. B. die Angebotslage im ÖPNV und im Mietwagenverkehr).

Die Genehmigungsbehörde hat vor der Zulassung von weiteren Taxen zu prüfen, ob das örtliche Taxengewerbe dadurch in seiner Funktionsfähigkeit bedroht wird.

Das Prüfungsergebnis muß nachprüfbar und nachvollziehbar sein.

4.3 Nach § 13 Abs. 4 Sätze 3 und 4 PBefG soll die Genehmigungsbehörde vor der Entscheidung über neue Anträge einen Beobachtungszeitraum einschalten. Der Beobachtungszeitraum soll höchstens ein Jahr seit der letzten Erteilung einer Genehmigung betragen.

Die Möglichkeit, einen Beobachtungszeitraum einzuschalten, umfaßt auch die Pflicht zur Prüfung, ob es überhaupt erforderlich ist, die wirtschaftliche Lage des Taxengewerbes zu beobachten und während eines Zeitraumes keine weiteren Genehmigungen

9231

¹⁾ MBl.NW. 1988 S. 7.

zu erteilen (s. Urteil des BVerwG vom 27. November 1981 – NJW 1982 S. 1188).

Die Einschaltung eines Beobachtungszeitraumes ist somit zwar nicht zwingend vorgeschrieben, im Hinblick auf die derzeitige im allgemeinen schlechte Ertrags- und Kostenlage im Taxengewerbe wird darauf jedoch insbesondere bei bestehenden Bewerberlisten bzw. erheblicher Zahl von Neuanträgen nur in Ausnahmefällen verzichtet werden können (z. B. wenn die Nachfrage das Angebot erheblich übersteigt).

5 Altunternehmer – Neubewerber (§ 13 Abs. 5 PBefG):

5.1 Die Bestimmung bezieht sich auf Bewerber um die erstmalige oder die Erteilung einer weiteren Taxengenehmigung. Sie gilt insoweit also für Neubewerber und Altunternehmer gleichermaßen. Absatz 5 kommt nicht zur Anwendung auf Altunternehmer, deren Genehmigungen nach Ablauf der Gültigkeitsdauer zur erneuten Erteilung anstehen.

5.2 Bestehende Bewerberlisten sind unter Beibehaltung der zeitlichen Reihenfolge des Eingangs der Anträge – wie folgt – aufzuspalten:

– Liste 1: Neubewerber, d. h. Bewerber, die bisher über keine eigene Genehmigung verfügen (Betriebsführerschaften bleiben außer Betracht) und

– Liste 2: Altunternehmer, d. h. Bewerber, die bereits eine oder mehrere Genehmigungen besitzen und weitere Genehmigungen beantragen haben.

Soweit entsprechende Bewerberlisten bisher nicht geführt wurden und nicht allen Neuanträgen entsprochen werden kann, sind entsprechende Listen anzulegen.

5.3 Bei der Erteilung von weiteren Genehmigungen sind Neubewerber und vorhandene Unternehmer in angemessenem Verhältnis zu berücksichtigen. Nach dem Verfassungsgebot des Artikels 12 Abs. 1 des Grundgesetzes vom 23. Mai 1949 (BGBl. S. 1), zuletzt geändert durch das Fünfunddreißigste Gesetz zur Änderung des Grundgesetzes vom 21. Dezember 1983 (BGBl. I S. 1481), und der hierzu ergangenen Rechtsprechung soll möglichst vielen Neubewerbern der Zugang zum Beruf ermöglicht werden. Daneben muß auch die Erweiterung bestehender Unternehmen möglich bleiben. Unter diesem Gesichtspunkt erscheint es vertretbar, wenn Neubewerber und Altunternehmer bei der Erteilung weiterer Genehmigungen in der Regel im Verhältnis 2:1 berücksichtigt werden.

Als weiterer Anhaltspunkt kann auch das Verhältnis der Anzahl von Anträgen der Neubewerber zu denen der Altunternehmer herangezogen werden.

5.4 Solange nicht allen vorliegenden Anträgen entsprochen werden kann, ist jedem Bewerber nur eine Genehmigung zu erteilen. Wird dem Bewerber auf einen in der Bewerberliste eingetragenen Antrag eine Genehmigung erteilt und sind noch weitere Anträge dieses Bewerbers in der Bewerberliste enthalten, so sind diese zu streichen und mit dem Datum des Tages in die Bewerberliste neu aufzunehmen, an dem dem Bewerber die letzte Genehmigung erteilt worden ist. Handelt es sich um einen Neubewerber, erfolgt dabei gleichzeitig der Wechsel in die Liste 2.

5.5 Liegt zum Zeitpunkt der Entscheidung über den Antrag eine der in § 13 Abs. 5 Satz 3 PBefG genannten Kriterien vor, so bleibt der Bewerber unter Beibehaltung seines Ranges in der Bewerberliste so lange unberücksichtigt, bis er alle genannten Voraussetzungen erfüllt. Dies gilt nicht für den Fall, daß keine weiteren Bewerber vorhanden sind.

Als Hauptbeschäftigung betreibt das Taxengewerbe, wer den überwiegenden Teil seiner Arbeitszeit und Arbeitskraft seinem Taxenunternehmen widmet. Ob

und inwieweit der Unternehmer selbst als Taxenfahrer tätig ist, kann ein Indiz sein.

5.6 Hat ein Neubewerber ein Unternehmen mit Taxengenehmigung erworben und hält er seinen Antrag auf Erteilung einer Taxengenehmigung aufrecht, stellt er diesen nunmehr als Altunternehmer mit der Folge, daß er mit dem Datum der Übertragung in die Liste 2 aufgenommen wird.

5.7 Ist ein Bewerber als Altunternehmer in der Liste 2 berücksichtigt und überträgt er sein Unternehmen mit Genehmigungen auf einen Dritten, ist er in der Liste 2 zu streichen und unter dem Datum der Antragstellung in die Liste 1 einzufügen.

5.8 Stirbt ein Bewerber, rücken die in der Liste nachfolgenden Bewerber jeweils um einen Rangplatz auf. Die Rangstelle des verstorbenen Bewerbers ist an die Person gebunden und deshalb nicht vererbbar. Die Übertragung der Rangstelle unter Lebenden ist nicht möglich.

5.9 Neubewerbern darf die Genehmigung höchstens auf die Dauer von zwei Jahren erteilt werden; die Übertragung der aus der Genehmigung erwachsenden Rechte und Pflichten ist während dieses Zeitraumes untersagt. Zulässig ist dagegen die Übertragung des Betriebes auf einen anderen gemäß § 2 Abs. 2 PBefG. Die Entscheidung über die Wiedererteilung der Genehmigung nach Ablauf der 2 Jahre bleibt davon unberührt (vgl. lfd. Nr. 3).

6 Bereithalten von Taxen (§ 47 Abs. 1 und 2 PBefG); einheitliche Beförderungsbedingungen und -entgelte (§ 51 Abs. 2 PBefG):

Die Definition des Taxenverkehrs stellt auf den Begriff „bereithalten“ ab. Damit wird gegenüber der Formulierung vor dem Inkrafttreten des Fünften Gesetzes zur Änderung des PBefG („bereitstellen“) klargestellt, daß Fahraufträge nicht nur am Standort, sondern auch während der Fahrt, veranlaßt durch abwinkende Fahrgäste, oder über Funkvermittlung angenommen werden können.

Umgekehrt ergibt sich durch die Verwendung dieses Begriffs auch in § 47 Abs. 2 Satz 1 PBefG eindeutig, daß außerhalb des Betriebssitzes nicht nur das Bereitstellen auf öffentlichen Straßen und Plätzen, sondern jegliche Aufnahme von Beförderungsaufträgen untersagt ist, es sei denn, der Beförderungsauftrag ist während der Fahrt oder am Betriebssitz entgegengenommen worden.

Durch die strenge wörtliche Auslegung dieser Bestimmung soll das unkontrollierte Bereithalten von Taxen außerhalb der Betriebssitzgemeinde verhindert werden. Anderenfalls wäre zu befürchten, daß Taxen sich in vermehrtem Maße insbesondere in den Nachtstunden in Nachbargemeinden begeben, wo größere Einnahmequellen erwartet werden, so daß zumindest zeitweise ein ausreichendes Taxenangebot am Betriebssitz nicht mehr gewährleistet wäre. Dadurch könnte die Funktionsfähigkeit des örtlichen Taxengewerbes, insbesondere in kleineren Gemeinden, beeinträchtigt sein.

6.1 Abweichend von dem Grundsatz des Bereithaltens am Betriebssitz kann die Genehmigungsbehörde nach § 47 Abs. 2 Satz 2 PBefG hiervon im Einvernehmen mit anderen Genehmigungsbehörden auch das Bereithalten an behördlich zugelassenen Stellen außerhalb der Betriebssitzgemeinde gestatten und einen größeren Bezirk festsetzen.

6.1.1 Dabei ist an zeitlich befristete Ausnahmefälle gedacht, um ein vorübergehend auftretendes erhöhtes Verkehrsaufkommen aus besonderem Anlaß aufzufangen, ohne daß es der Zulassung weiterer Taxen bedarf (z. B. Messen, Ausstellungen, Kirchentage, Gartenschauen). Es ist denkbar, die Ausnahmen auf bestimmte Tage oder Tageszeiten zu beschränken. Bei der Notwendigkeit der Gestattung von Ausnahmen ist auch zu berücksichtigen, ob und ggf. in wel-

chem Maße sich der öffentliche Personennahverkehr durch die Einrichtung von Sonderverkehren oder zusätzliche Einsatzwagen im Linienverkehr auf die genannten Veranstaltungen einstellt, so daß es Sonderregelungen für Taxen nicht bedarf. Ein vorübergehendes Verkehrsbedürfnis sollte nicht zu weiteren Zulassungen von Taxen führen, da anderenfalls bei Wegfall des besonderen Anlasses die Funktionsfähigkeit des örtlichen Taxengewerbes bedroht sein könnte.

6.1.2 Darüber hinaus hat sich mehrfach ein verstärktes Bedürfnis gezeigt, die Bereithaltung von Taxen außerhalb der Betriebssitzgemeinde auch für dauernd zu gestatten. Dies gilt insbesondere für die Durchführung des Taxenverkehrs von und zu Flughäfen, die außerhalb der Betriebssitzgemeinde liegen.

6.2 Die neu geschaffene Bestimmung des § 51 Abs. 2 PBefG eröffnet den Genehmigungsbehörden die Möglichkeit, im gegenseitigen Einvernehmen sowohl einheitliche Beförderungsbedingungen als auch einheitliche Beförderungsentgelte zu vereinbaren.

Es kann sich als zweckmäßig erweisen, bei Gemeinden, die wirtschaftlich und verkehrlich eng miteinander verflochten sind, insbesondere aber in den in 6.1.2 genannten Fällen, von der Bestimmung des § 51 Abs. 2 PBefG Gebrauch zu machen. Dies würde nach und nach auch zu einer – im öffentlichen Verkehrsinteresse liegenden – Vereinheitlichung der zahlreichen unterschiedlichen Taxentartef in der Bundesrepublik Deutschland führen. Andererseits setzt jedoch die Prüfung der öffentlichen Verkehrsinteressen auch die Mitberücksichtigung der Belange des örtlichen Taxengewerbes voraus.

6.3 Bei der Prüfung der Frage, wo sich der Betriebssitz eines Taxiunternehmers befindet, ist darauf abzustellen, wo der Schwerpunkt der geschäftlichen Tätigkeit des Taxiunternehmers liegt. Dies kann auch eine vom Unternehmer allein oder zusammen mit anderen betriebene Taxizentrale sein. Der Anschluß an die Taxizentrale allein genügt nicht. Hinzu kommen muß, daß die Fahrzeugdisposition überwiegend über sie abgewickelt wird. Davon ist in der Regel auszugehen.

7. **Steuerordnungen (§ 47 Abs. 3 PBefG):**

Die nach bisherigem Recht erlassenen Steuerordnungen gelten weiter.

8. **Sondervereinbarungen (§ 51 Abs. 3 und 4 PBefG):**

Nach dieser Bestimmung sind Sondervereinbarungen zulässig. Der Gesetzgeber hat damit erstmalig einem Bedürfnis entsprochen, das insbesondere bei den Vereinbarungen zwischen dem Taxengewerbe und den Krankenkassen bei der Durchführung von Krankenfahrten – sog. Patientenfahrten – aufgetreten ist. Ähnliche Probleme ergeben sich bei der Beförderung im Auftrag von Schulträgern. Damit soll dem Taxengewerbe eine gewisse Flexibilität im Rahmen der festgesetzten Beförderungsentgelte eingeräumt werden.

Sondervereinbarungen für den Pflichtfahrbereich sind nur zulässig, wenn sie in der Rechtsverordnung vorgesehen sind und die in Absatz 4 enthaltenen Kriterien eingehalten werden.

9. **Rückkehrpflicht für Mietwagen; Aufzeichnungspflicht (§ 49 Abs. 4 PBefG):**

9.1 Nach § 49 Abs. 4 Satz 3 PBefG besteht eine unverzügliche Rückkehrpflicht des Mietwagens zum Betriebssitz nach Ausführung des Beförderungsauftrages. Diese Pflicht besteht nur dann nicht, wenn vor Fahrtbeginn am Betriebssitz oder in der Wohnung oder während der Fahrt über Funk ein neuer Beförderungsauftrag erteilt worden ist.

9.2 Zum Nachweis dafür, daß Beförderungsaufträge nur am Betriebssitz oder in der Wohnung entgegengenommen worden sind, hat der Mietwagenunternehmer die eingegangenen Beförderungsaufträge buchmäßig zu erfassen, d. h. er hat die Aufzeichnungen geschlossen, schriftlich und nachprüfbar vorzunehmen und 1 Jahr lang aufzubewahren. Dies kann in Buchform oder in Loseblattform erfolgen. Bei der Aufzeichnung in Loseblattform sind die Grundsätze der ordnungsgemäßen Buchführung zu beachten. Die Loseblattsammlung ist mit einer eingedruckten durchlaufenden Numerierung oder einer ähnlichen Kennzeichnung zu versehen, damit die Aufzeichnungen lückenlos und nachweisbar erfaßt und Manipulationen weitgehend ausgeschlossen werden.

Die Aufzeichnungen sollen enthalten Angaben über

1. Fahrziel
2. ausführendes Fahrzeug
3. Datum und Uhrzeit der Auftragsannahme.

Bei der Prüfung der Frage, wo der Mietwagenunternehmer seinen Betriebssitz hat, findet lfd. Nr. 6.3 entsprechende Anwendung.

9.3 Die Genehmigungsbehörde darf die die Fahrtaufträge betreffenden Daten nur zur Wahrnehmung ihrer Überwachungsaufgaben verwenden. Eine Weitergabe der Daten an andere Behörden und Stellen ist untersagt, soweit nicht im Einzelfall die Voraussetzungen des § 161 Abs. 1 Strafprozeßordnung (StPO) in der Fassung der Bekanntmachung vom 7. April 1987 (BGBl. I S. 1074) gegenüber dem Genehmigungsinhaber oder die §§ 94 ff. StPO sowie Parallelvorschriften des Polizeirechts unter Berücksichtigung des Grundsatzes der Verhältnismäßigkeit Platz greifen.

Auszug aus dem Personenbeförderungsgesetz

§ 2 Genehmigungspflicht

(1) Wer im Sinne des § 1 Abs. 1

1. mit Straßenbahnen,
2. mit Obussen,
3. mit Kraftfahrzeugen im Linienverkehr (§§ 42 und 43) oder
4. mit Kraftfahrzeugen im Gelegenheitsverkehr (§ 46) Personen befördert, muss im Besitz einer Genehmigung sein. Er ist Unternehmer im Sinne dieses Gesetzes.

(2) Der Genehmigung bedarf auch

1. jede Erweiterung oder wesentliche Änderung des Unternehmens,
2. die Übertragung der aus der Genehmigung erwachsenden Rechte und Pflichten (Genehmigungsübertragung) sowie
3. die Übertragung der Betriebsführung auf einen anderen.

(3) Abweichend von Absatz 2 Nr. 2 dürfen im Verkehr mit Taxen die aus der Genehmigung erwachsenden Rechte und Pflichten nur übertragen werden, wenn gleichzeitig das ganze Unternehmen oder wesentliche selbständige und abgrenzbare Teile des Unternehmens übertragen werden.

(4) Die Genehmigungsbehörde kann bei einem Linienverkehr nach § 43 dieses Gesetzes und bei Beförderungen nach § 1 Nr. 4 Buchstaben d und i der Freistellungs-Verordnung Befreiung vom Verbot der Mitnahme anderer Fahrgäste erteilen, wenn dies im öffentlichen Verkehrsinteresse geboten und mit Rücksicht auf bestehende öffentliche Verkehrseinrichtungen wirtschaftlich vertretbar ist.

(5) Einer Genehmigung bedarf es nicht zum vorübergehenden Einsatz von Kraftfahrzeugen bei Notständen und Betriebsstörungen im Verkehr, insbesondere im Schienen-, Bergbahn oder Obusverkehr. Wenn die Störungen länger als 72 Stunden dauern, haben die Unternehmer der von der Störung betroffenen Betriebe der Genehmigungsbehörde (§ 11) Art, Umfang und voraussichtliche Dauer eines solchen vorübergehenden Einsatzes von Kraftfahrzeugen unverzüglich mitzuteilen.

(5a) Wer Gelegenheitsverkehre in der Form der Ausflugsfahrt (§ 48 Abs. 1) oder der Ferienziel-Reise (§ 48 Abs. 2) plant, organisiert und anbietet, dabei gegenüber den Teilnehmern jedoch eindeutig zum Ausdruck bringt, dass die Beförderungen nicht von ihm selbst, sondern von einem bestimmten Unternehmer, der Inhaber einer Genehmigung nach diesem Gesetz ist, durchgeführt werden, muss selbst nicht im Besitz einer Genehmigung sein.

(6) Beförderungen, die in besonders gelagerten Einzelfällen nicht alle Merkmale einer Verkehrsart oder Verkehrsform dieses Gesetzes erfüllen, können nach denjenigen Vorschriften dieses Gesetzes genehmigt werden, denen diese Beförderungen am meisten entsprechen.

(7) Zur praktischen Erprobung neuer Verkehrsarten oder Verkehrsmittel kann die Genehmigungsbehörde auf Antrag im Einzelfall Abweichungen von Vorschriften dieses Gesetzes oder von auf Grund dieses Gesetzes erlassenen Vorschriften für die Dauer von höchstens vier Jahren genehmigen, soweit öffentliche Verkehrsinteressen nicht entgegenstehen.

§ 13 Voraussetzung der Genehmigung

(1) Die Genehmigung darf nur erteilt werden, wenn

1. die Sicherheit und die Leistungsfähigkeit des Betriebs gewährleistet sind,
2. keine Tatsachen vorliegen, die die Unzuverlässigkeit des Antragstellers als Unternehmer oder der für die Führung der Geschäfte bestellten Personen dartun,
3. der Antragsteller als Unternehmer oder die für die Führung der Geschäfte bestellte Person fachlich geeignet ist und
4. der Antragsteller und die von ihm mit der Durchführung von Verkehrsleistungen beauftragten Unternehmer ihren Betriebssitz oder ihre Niederlassung im Sinne des Handelsrechts im Inland haben.

Die fachliche Eignung nach Satz 1 Nr. 3 wird durch eine angemessene Tätigkeit in einem Unternehmen des Straßenpersonenverkehrs oder durch Ablegung einer Prüfung nachgewiesen.

(2) Beim Straßenbahn-, Obusverkehr und Linienverkehr mit Kraftfahrzeugen ist die Genehmigung zu versagen, wenn

1. der Verkehr auf Straßen durchgeführt werden soll, die sich aus Gründen der Verkehrssicherheit oder wegen ihres Bauzustandes hierfür nicht eignen, oder
2. durch den beantragten Verkehr die öffentlichen Verkehrsinteressen beeinträchtigt werden, insbesondere
 - a) der Verkehr mit den vorhandenen Verkehrsmitteln befriedigend bedient werden kann,
 - b) der beantragte Verkehr ohne eine wesentliche Verbesserung der Verkehrsbedienung Verkehrsaufgaben übernehmen soll, die vorhandene Unternehmer oder Eisenbahnen bereits wahrnehmen,
 - c) die für die Bedienung dieses Verkehrs vorhandenen Unternehmer oder Eisenbahnen die notwendige Ausgestaltung des Verkehrs innerhalb einer von der Genehmigungsbehörde festzusetzenden angemessenen Frist und, soweit es sich um öffentlichen Personennahverkehr handelt, unter den Voraussetzungen des § 8 Abs. 3 selbst durchzuführen bereit sind.

(2a) Im öffentlichen Personennahverkehr kann die Genehmigung versagt werden, wenn der beantragte Verkehr mit einem Nahverkehrsplan im Sinne des § 8 Abs. 3 Satz 2 und 3 nicht in Einklang steht.

(3) Ist ein Verkehr von einem Unternehmer jahrelang in einer dem öffentlichen Verkehrsinteresse entsprechenden Weise betrieben worden, so ist dieser Umstand, im öffentlichen Personennahverkehr unter den Voraussetzungen des § 8 Abs. 3, angemessen zu berücksichtigen; das gilt auch im Fall des Absatzes 2 Nr. 2.

(4) Beim Verkehr mit Taxen ist die Genehmigung zu versagen, wenn die öffentlichen Verkehrsinteressen dadurch beeinträchtigt werden, dass durch die Ausübung des beantragten Verkehrs das örtliche Taxengewerbe in seiner Funktionsfähigkeit bedroht wird.

Hierbei sind für den Bezirk der Genehmigungsbehörde insbesondere zu berücksichtigen

1. die Nachfrage nach Beförderungsaufträgen im Taxenverkehr,
2. die Taxendichte,
3. die Entwicklung der Ertrags- und Kostenlage unter Einbeziehung der Einsatzzeit,
4. die Anzahl und Ursachen der Geschäftsaufgaben.

Zur Feststellung der Auswirkungen früher erteilter Genehmigungen auf die öffentlichen Verkehrsinteressen soll die Genehmigungsbehörde vor der Entscheidung über neue Anträge einen Beobachtungszeitraum einschalten. Der Beobachtungszeitraum soll höchstens ein Jahr seit der letzten Erteilung einer Genehmigung betragen.

(5) Bei der Erteilung der Genehmigungen für den Taxenverkehr sind Neubewerber und vorhandene Unternehmer angemessen zu berücksichtigen. Innerhalb der Gruppen sollen die Antragsteller nach der zeitlichen Reihenfolge des Eingangs der Anträge berücksichtigt werden. Ein Antragsteller wird unabhängig vom Zeitpunkt der Antragstellung nachrangig behandelt, wenn er

1. das Taxengewerbe nicht als Hauptbeschäftigung zu betreiben beabsichtigt,
2. sein Unternehmen nicht als Hauptbeschäftigung betrieben hat oder innerhalb der letzten acht Jahre ganz oder teilweise veräußert oder verpachtet hat oder
3. seiner Betriebspflicht nicht ordnungsgemäß nachgekommen ist.

Einem Antragsteller darf jeweils nur eine Genehmigung erteilt werden, sofern nicht mehr Genehmigungen erteilt werden können, als Antragsteller vorhanden sind. Die Genehmigung ist Neubewerbern für die Dauer von zwei Jahren zu erteilen; die aus der Genehmigung erwachsenden Rechte und Pflichten dürfen während dieses Zeitraums nicht übertragen werden.

(6) Bei juristischen Personen des öffentlichen Rechts gelten die Genehmigungsvoraussetzungen nach Absatz 1 als gegeben.

(7) Bei der Genehmigung in den Fällen des § 2 Abs. 2 Nr. 2 und 3 sind die Absätze 2, 4 und 5 Satz 1, 2, 4 und 5 nicht anzuwenden

§ 13 a

Voraussetzung der Genehmigung bei gemeinwirtschaftlichen Verkehrsleistungen

(1) Die Genehmigung ist zu erteilen, soweit diese für die Umsetzung einer Verkehrsleistung aufgrund einer Auferlegung oder Vereinbarung im Sinne der Verordnung (EWG) Nr. 1191/69 des Rates erforderlich ist und dabei diejenige Lösung gewählt worden ist, die die geringsten Kosten für die Allgemeinheit mit sich bringt. § 13 Abs. 1 und 2 Nr. 1 sowie § 14 sind anzuwenden. Als geringste Kosten für die Allgemeinheit im Sinne dieser Vorschrift gelten die von der nach Landesrecht zuständigen Behörde nach den Vorschriften einer vom Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung nach § 57 Abs. 1 Nr. 7 erlassenen Verordnung ermittelten Kosten der zu beurteilenden Verkehrsleistung.

(2) Die Genehmigung ist zu versagen, wenn für die Umsetzung der Verkehrsleistung im Sinne des Absatzes 1 nicht diejenige Lösung gewählt worden ist, die die geringsten Kosten für die Allgemeinheit mit sich bringt, oder bei der Auferlegung oder Vereinbarung der Grundsatz der Gleichbehandlung verletzt worden ist.