



vertraulich

SPD-Fraktion  
im Stadtrat der Landeshauptstadt Dresden  
Frau Stadträtin  
Kristin Sturm

Landeshauptstadt Dresden  
Der Oberbürgermeister

GZ: (OB) 6 66.65

Datum: 23. DEZ. 2019

**Clevershuttle und Smart City**  
AF0193/19

Sehr geehrte Frau Sturm,

zu Ihrer Anfrage erlaube ich mir zunächst den Hinweis, dass meiner Ansicht nach kein Anspruch auf Beantwortung der Frage 3 besteht.

Nach der Rechtsprechung des Sächsischen Obergerichtes besteht für einzelne Stadtratsmitglieder ein Antwortanspruch nach § 28 Abs. 6 SächsGemO nur dann, wenn lediglich eine einzelne Angelegenheit, d. h. ein einzelner/konkreter Lebenssachverhalt betroffen ist. Ein Antwortanspruch besteht jedoch nicht, wenn die Anfrage darauf abzielt, sich einen allgemeinen Überblick zu verschaffen. Ein konkreter Lebenssachverhalt ist dann gegeben, wenn er nach Ort, Zeit und dem Kreis der eventuell betroffenen Personen bestimmbar ist; dabei muss zwischen diesen Elementen eine inhaltliche Verbindung vorhanden sein; vgl. SächsOVG, Urt. v. 7. Juli 2015, 4 A 12/14, Rn. 28. Das Sächsische Obergericht verweist Fragesteller, die sich einen allgemeinen Überblick verschaffen wollen, auf das Fragerecht nach § 28 Abs. 5 SächsGemO. Fragen zu sämtlichen Angelegenheiten der Gemeinde können danach erst gestellt werden, wenn die Unterstützung eines Fünftels der Mitglieder des Stadtrates vorliegt. Soweit ich jedoch ein eigenes Interesse an der Beantwortung der von Ihnen aufgeworfenen Fragen habe, werde ich diese – ohne Anerkennung einer Rechtspflicht und ohne Bindungswillen für künftige vergleichbare Konstellationen – dennoch beantworten.

„das RidePooling Unternehmen Clevershuttle ist seit circa einem Jahr in Dresden ansässig. Die Fahrzeugflotte von Clevershuttle besteht ausschließlich aus Elektro-Fahrzeugen und leistet durch steigende Nutzerzahlen einen Beitrag zu mehr umweltfreundlichem Verkehr in der Landeshauptstadt, welche das Unternehmen als einzige stadtweite Ridesharing/Ridepooling-Möglichkeit auch auf seiner Internetseite verzeichnet. Im Zusammenhang mit einer Stadtentwicklungsstrategie, die sich zunehmend auf Smart City, Digitalisierung und umweltfreundlichen Verkehr fokussiert, sind solche Initiativen wichtig.

Dennoch steht das Unternehmen vor existenzbedrohenden Herausforderungen, welche es u.a. auf hohe Auflagen seitens der Stadtverwaltung zurückführt. So beklagt Clevershuttle lediglich eine auf die Mindestdauer von zwei Jahren begrenzte Konzession erhalten zu haben, die 2020

auslaufe. Weiterhin würde dem Unternehmen die Erweiterung seiner Fahrzeugflotte verweigert; Belastungen ergäben sich zudem aus der fehlenden Ausnahme gem. § 43 BOKraft über den Nachweis einer Alarmanlage und von Wegstreckenzählern an den Fahrzeugen. Damit beklagt das Unternehmen Begrenzungen die es an keinem anderen Standort in der BRD habe.

1. Wie rechtfertigt die Stadtverwaltung die Ausstellung einer Konzession mit lediglich einer Mindestdauer von 2 Jahren für das Unternehmen Clevershuttle vor dem Hintergrund eines Smart City Konzeptes in Dresden? Warum wurde nicht eine längere Konzession vergeben?“

Der Ridepooling-Verkehr der CleverShuttle Dresden GmbH ist keine nach § 46 Abs. 2 Personenbeförderungsgesetz (PBefG) zulässige Form des Gelegenheitsverkehrs mit Kraftfahrzeugen.

Für den Gelegenheitsverkehr mit Pkw sieht das PBefG nur folgende Verkehrsformen vor:

*„§ 46 Formen des Gelegenheitsverkehrs*

*(2) Als Formen des Gelegenheitsverkehrs sind nur zulässig*

1. *Verkehr mit Taxen (§ 47),*
2. *Ausflugsfahrten und Ferienziel-Reisen (§ 48),*
3. *Verkehr mit Mietomnibussen und mit Mietwagen (§ 49).“*

Der Ridepooling-Verkehr der CleverShuttle Dresden GmbH entspricht nicht diesen Verkehrsformen. Deshalb war die Genehmigungsfähigkeit zu prüfen.

Unter Berücksichtigung von § 2 Abs. 6 PBefG

*„§ 2 Genehmigungspflicht*

*(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“*

hat die Genehmigungsbehörde entschieden, das Geschäftsmodell als Mietwagenverkehr zu genehmigen. Die Ausübung des Mietwagenverkehrs richtet sich nach § 49 Abs. 4 PBefG:

*„§ 49 Verkehr mit Mietomnibussen und mit Mietwagen*

*(4) Verkehr mit Mietwagen ist die Beförderung von Personen mit Personenkraftwagen, die nur im ganzen zur Beförderung gemietet werden und mit denen der Unternehmer Fahrten ausführt, deren Zweck, Ziel und Ablauf der Mieter bestimmt und die nicht Verkehr mit Taxen nach § 47 sind. Mit Mietwagen dürfen nur Beförderungsaufträge ausgeführt werden, die am Betriebsitz oder in der Wohnung des Unternehmers eingegangen sind. Nach Ausführung des Beförderungsauftrags hat der Mietwagen unverzüglich zum Betriebsitz zurückzukehren, es sei denn, er hat vor der Fahrt von seinem Betriebsitz oder der Wohnung oder während der Fahrt fernmündlich einen neuen Beförderungsauftrag erhalten. Der Eingang des Beförderungsauftrages am Betriebsitz oder in der Wohnung hat der Mietwagenunternehmer buchmäßig zu erfassen und die Aufzeichnung ein Jahr aufzubewahren. Annahme, Vermittlung und Ausführung von Beförderungsaufträgen, das Bereithalten des Mietwagens sowie Werbung für Mietwagenverkehr dürfen weder allein noch in ihrer Verbindung geeignet sein, zur Verwechslung mit dem Taxenverkehr zu führen. Den Taxen vorbehaltene Zeichen und Merkmale dürfen für Mietwagen nicht verwendet werden. Die §§ 21 Betriebspflicht und 22 Beförderungspflicht sind nicht anzuwenden.“*

Die Erteilung der Genehmigung steht unter dem gesetzlichen Vorbehalt, dass öffentliche Verkehrsinteressen nicht entgegenstehen. Ob und in welcher Weise das öffentliche Verkehrsinteresse berührt ist, kann nur im Nachgang mit Blick auf

- den öffentlichen Nahverkehr,
- die Funktionsfähigkeit des Dresdner Taxigewerbes,
- die Nutzung des Straßenraums und
- die Entlastung von Emissionen durch den Straßenverkehr

bewertet werden. Die Befristung der Genehmigungsdauer auf zwei Jahre stellte dazu ein geeignetes Mittel dar, um die Auswirkungen der erteilten Genehmigung im Zuge des Genehmigungsverfahrens für den Weiterbetrieb zu überprüfen.

**2. „Wie begründet die Stadtverwaltung ihr Verbot der Fahrzeugflottenerweiterung sowie das Beharren auf Wegstreckenzähler und Alarmanlagen, die in dem digital organisierten System ohnehin nicht zum Einsatz kommen?“**

Die CleverShuttle Dresden GmbH beantragte mit Schreiben vom 1. November 2019 die Erweiterung der Genehmigung vom 14. November 2018. Das dazu notwendige Anhörungs- und Genehmigungsverfahren läuft. Eine Aussage zur Entscheidung selbst und ihrer Gründe ist zum jetzigen Zeitpunkt nicht möglich. Zur Überprüfung einer möglichen Ablehnung der beantragten Erweiterung stünde der CleverShuttle Dresden GmbH der Rechtsweg offen.

Die Vorschriften der Verordnung über den Betrieb von Kraftfahrunternehmen im Personenverkehr (BOKraft) regeln in den §§ 25 und 30 die Ausrüstung von Mietwagen mit Alarmanlage und Wegstreckenzähler. Die CleverShuttle Dresden GmbH beantragte bereits im Dezember 2018 eine Ausnahmegenehmigung nach § 43 i. V. m. § 30 Abs.1 BOKraft und § 25 Abs. 2 BOKraft zur Befreiung von den Ausrüstungsvorschriften. Gegen den Ablehnungsbescheid vom 19. Dezember 2018 legte die CleverShuttle Dresden GmbH Widerspruch ein, der nach nochmaliger Prüfung durch die Genehmigungsbehörde im Abhilfeverfahren der zuständigen Widerspruchsbehörde zur Entscheidung vorgelegt wurde. Die Entscheidung der Widerspruchsbehörde steht noch aus.

**3. „Welche anderweitigen Erwartungen hat die Stadtverwaltung an die Zusammenarbeit mit dem Unternehmen Clevershuttle?“**

Es bestehen keine anderweitigen Erwartungen an die Zusammenarbeit mit dem Unternehmen CleverShuttle Dresden GmbH.

Mit freundlichen Grüßen



Dirk Hilbert