



## Verwaltungsgericht Hamburg

# Beschluss

In der Verwaltungsrechtssache

- Antragsteller -

Prozessbevollmächtigte(r):

g e g e n

Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation  
Rechtsamt

- Antragsgegnerin -

beigeladen:  
C-GmbH,

Prozessbevollmächtigte(r):

hat das Verwaltungsgericht Hamburg, Kammer 5, am 30. April 2019 durch

### **beschlossen:**

Der Antrag wird abgelehnt.

Der Antragsteller trägt die Kosten des Verfahrens einschließlich der außergerichtlichen Kosten der Beigeladenen.

**Rechtsmittelbelehrung:**

Gegen diesen Beschluss steht den Beteiligten und sonst von der Entscheidung Betroffenen die Beschwerde an das Hamburgische Oberverwaltungsgericht zu. Sie ist innerhalb von zwei Wochen nach Bekanntgabe des Beschlusses schriftlich oder nach Maßgabe des § 55a der Verwaltungsgerichtsordnung – VwGO – in elektronischer Form beim Verwaltungsgericht Hamburg, Lübeckertordamm 4, 20099 Hamburg, einzulegen.

Die Beschwerdefrist wird auch gewahrt, wenn die Beschwerde innerhalb der Frist beim Hamburgischen Oberverwaltungsgericht, Lübeckertordamm 4, 20099 Hamburg, schriftlich oder in elektronischer Form (s.o.) eingeht.

Die Beschwerde ist innerhalb eines Monats nach Bekanntgabe der Entscheidung zu begründen. Die Begründung ist, sofern sie nicht bereits mit der Beschwerde vorgelegt worden ist, bei dem Hamburgischen Oberverwaltungsgericht, Lübeckertordamm 4, 20099 Hamburg, schriftlich oder in elektronischer Form (s.o.) einzureichen. Sie muss einen bestimmten Antrag enthalten, die Gründe darlegen, aus denen die Entscheidung abzuändern ist oder aufzuheben ist, und sich mit der angefochtenen Entscheidung auseinandersetzen.

Der Beschwerde sowie allen Schriftsätzen sollen – sofern sie nicht in elektronischer Form eingereicht werden – Abschriften für die Beteiligten beigelegt werden.

Vor dem Hamburgischen Oberverwaltungsgericht müssen sich die Beteiligten, außer im Prozesskostenhilfungsverfahren, durch Prozessbevollmächtigte vertreten lassen. Dies gilt auch für Prozesshandlungen, durch die ein Verfahren vor dem Hamburgischen Oberverwaltungsgericht eingeleitet wird. Als Bevollmächtigte sind Rechtsanwälte oder Rechtslehrer an einer der in § 67 Abs. 2 Satz 1 VwGO genannten Hochschulen mit Befähigung zum Richteramt zugelassen. Ferner sind die in § 67 Abs. 2 Satz 2 Nr. 3 bis 7 VwGO bezeichneten Personen und Organisationen als Bevollmächtigte zugelassen. Ergänzend wird wegen der weiteren Einzelheiten auf § 67 Abs. 2 Satz 3, Abs. 4 und Abs. 5 VwGO verwiesen.

## **Gründe:**

### I.

Der Antragsteller, ein Taxenunternehmer in Hamburg, wendet sich im Wege einstweiligen Rechtsschutzes gegen eine Genehmigung, mit der es der Beigeladenen gestattet wird, ihren (in einem Teilgebiet von Hamburg angebotenen) App-basierten On-Demand-Ride-Sharing-Dienst künftig mit 50 anstatt vormals mit 20 Fahrzeugen zu betreiben.

Bei dem Angebot der Beigeladenen handelt es sich um die folgende Mobilitätsdienstleistung: Der Kunde bucht mittels einer App die Beförderung von einem von ihm innerhalb des Geschäftsgebiets frei gewählten Startpunkt zu einem ebenso freigewählten Zielpunkt zu einem durch die App streckenabhängig angebotenen Festpreis. Für weitere von dem Kunden oder der Kundin hinzu gebuchte Mitfahrer wird ein Aufschlag berechnet. Ein Fahrer der Beigeladenen führt die gebuchte Beförderung mit einem der eingesetzten Elektro- und Wasserstofffahrzeuge aus. Die Beförderung erfolgt dabei jedoch nicht exklusiv, sondern nach dem Prinzip des Ride-Sharing: Die Beigeladene bündelt (durch einen Algorithmus) Fahrgastwünsche mit ähnlicher Richtung, sodass diese zeitgleich oder überschneidend durch denselben Fahrer bedient werden können. Der Kunde zahlt immer den vorher vereinbarten Festpreis.

Der App-basierte On-Demand-Ride-Sharing-Dienst war zunächst der Muttergesellschaft der Beigeladenen mit Bescheid vom 3. Februar 2016 für die Dauer von 3 Jahren zur Erprobung einer neuen Verkehrsart nach § 2 Abs. 7 PBefG genehmigt worden. Auf den vollständigen Wortlaut des Bescheides wird ergänzend Bezug genommen.

Mit Bescheid vom 21. Juni 2017 wurde die Genehmigung gemäß § 2 Abs. 2 Nr. 2 PBefG auf die Beigeladene übertragen. In dem Bescheid heißt es unter anderem: „Die Geltungsdauer der Genehmigung ist weiterhin befristet bis zum 09.03.2019.“ Auf den vollständigen Wortlaut des Bescheides wird ergänzend Bezug genommen.

Am 27. Juli 2017 wurde die Genehmigungsurkunde ausgestellt und im September 2017 wurde der Betrieb des On-Demand-Ride-Sharing-Dienstes aufgenommen.

Am 18. Dezember 2017 beantragte die Beigeladene die Erweiterung ihrer Genehmigung auf insgesamt 50 Fahrzeuge sowie die Verlängerung ihrer Genehmigung bis zum 27. Juli 2021 (mithin für eine Dauer von 4 Jahren ab dem Datum der Ausstellung der Genehmigungsurkunde am 27. Juli 2017).

Mit Bescheid vom 9. Februar 2018 genehmigte die Antragsgegnerin die Erweiterung der Fahrzeugflotte auf 50 Fahrzeuge, verlängerte den Erprobungszeitraum bis zum 2. Februar 2020 und lehnte eine darüber hinausgehende Verlängerung ab.

Auf den vollständigen Wortlaut des Bescheides wird ergänzend Bezug genommen.

Am 9. März 2018 erhob der Antragsteller gegen den Bescheid vom 9. Februar 2018 Widerspruch, den die Antragsgegnerin mit Widerspruchsbescheid vom 17. August 2018 als unzulässig zurückwies.

Am 12. September 2018 erhob der Antragsteller Klage (5 K 4747/18), über die noch nicht entschieden worden ist, und suchte gleichzeitig um Eilrechtsschutz nach.

Mit Beschluss vom 20. Dezember 2018 (5 E 4748/18) stellte das Verwaltungsgericht daraufhin fest, dass der Widerspruch des Antragstellers gegen die Erweiterungsgenehmigung vom 9. Februar 2018 aufschiebende Wirkung hat(te).

Auf den vollständigen Wortlaut des Beschlusses vom 20. Dezember 2018 sowie des Beschlusses des OVG Hamburg vom 21. Februar 2019 im diesbezüglichen Beschwerdeverfahren (3 Bs 2/19), in dem das OVG Hamburg feststellte, dass sich der Rechtsstreit in der Hauptsache erledigt habe, wird ergänzend Bezug genommen.

Bereits mit Bescheid vom 21. Dezember 2018 ordnete die Antragsgegnerin die sofortige Vollziehung des Bescheides vom 9. Februar 2018 an.

Am 2. Januar 2019 hat sich der Antragsteller daraufhin erneut an das Verwaltungsgericht gewandt und um Eilrechtsschutz nachgesucht.

Der Antragsteller beantragt sinngemäß,

die aufschiebende Wirkung seiner Klage gegen die Erweiterungsgenehmigung vom 9. Februar 2018 wiederherzustellen.

Die Antragsgegnerin beantragt,

den Antrag des Antragstellers abzulehnen.

Die Beigeladene beantragt sinngemäß,

den Antrag abzulehnen.

## II.

Der Antrag ist zulässig (siehe unten 1.), jedoch nicht begründet (siehe unten 2.).

### 1.

Der Antrag ist gemäß §§ 80a Abs. 3 S. 2, 80 Abs. 5 VwGO zulässig.

Zur Begründung wird zunächst auf die entsprechenden Ausführungen im Beschluss vom 20. Dezember 2018 (Az. 5 E 4748/18) Bezug genommen.

Der Zulässigkeit (steht und) stand auch bereits bei Antragstellung nicht entgegen, dass der Streitgegenstand bereits anderweitig anhängig gewesen wäre. Zwar war beim OVG Hamburg die Beschwerde gegen den Beschluss vom 20. Dezember 2018 anhängig, mit dem die Kammer (zeitlich vor der Anordnung der sofortigen

Vollziehung durch die Antragsgegnerin) festgestellt hatte, dass der Widerspruch des Antragstellers gegen die Erweiterungsgenehmigung aufschiebende Wirkung habe. Das OVG Hamburg hat insoweit in seinem Beschluss vom 21. Februar 2019 (3 Bs 2/19) unter anderem Folgendes ausgeführt:

„Die Hauptsache des Rechtsstreits hat sich erledigt. Denn nachdem die Antragsgegnerin die sofortige Vollziehung des Bescheids vom 9. Februar 2018 angeordnet hat, ist unabhängig von der Frage, ob der Widerspruch des Antragstellers bislang aufschiebende Wirkung hatte, eine aufschiebende Wirkung des Widerspruchs nicht mehr gegeben (vgl. Puttler, in: Sodan/Ziekow, VwGO, 5. Aufl. 2018, § 80 Rn. 53), so dass eine Feststellung dahingehend, dass der Widerspruch aufschiebende Wirkung hat, nicht mehr ergehen könnte. Der Rechtsstreit ist auch nicht als Antrag auf Wiederherstellung der aufschiebenden Wirkung fortzusetzen. Dies hatte der Antragsteller zwar hilfsweise beantragt, gleichwohl stellt die Anordnung der sofortigen Vollziehung durch die Antragsgegnerin nach Erlass der erstinstanzlichen Entscheidung, mit der die aufschiebende Wirkung festgestellt worden war, eine Änderung des Streitgegenstandes dar.“

Diesen überzeugenden Ausführungen schließt sich das Gericht an.

## 2.

Der Antrag ist jedoch nicht begründet.

Die Abwägung der beiderseitigen Interessen ergibt keinen Vorrang des privaten Interesses des Antragstellers an der Herstellung der aufschiebenden Wirkung vor dem öffentlichen Interesse und dem Interesse der Beigeladenen am Sofortvollzug des angegriffenen Bescheides.

Nach der in diesem Verfahren des vorläufigen Rechtsschutzes nur möglichen, aber auch ausreichenden summarischen Prüfung der Sach- und Rechtslage vermag das Gericht nicht positiv davon auszugehen, dass sich die angegriffene Erweiterungsgenehmigung im Klagverfahren als den Antragsteller in seinen Rechten verletzend erweisen wird, sondern stuft die Erfolgsaussichten der Klage als offen ein (siehe unten a.). Vor diesem Hintergrund ergibt sich aus einer Folgenabwägung, dass das öffentliche Interesse und das Interesse der Beigeladenen am So-

fortvollzug des angegriffenen Bescheides das private Interesse des Antragstellers an der Herstellung der aufschiebenden Wirkung überwiegt (siehe unten b.).

a.

Nach der in diesem Verfahren des vorläufigen Rechtsschutzes nur möglichen, aber auch ausreichenden summarischen Prüfung der Sach- und Rechtslage vermag das Gericht nicht positiv davon auszugehen, dass sich die angegriffene Erweiterungsgenehmigung im Klagverfahren als den Antragsteller in seinen Rechten verletzend erweisen wird, sondern stuft die Erfolgsaussichten der Klage als offen ein.

In dem oben genannten Beschluss vom 20. Dezember 2018 (S. 37 ff.) hat das erkennende Gericht unter anderem Folgendes ausgeführt:

„(b) ... .. Taxenunternehmer/innen wie der Antragsteller können sich gemäß Art. 12 GG in Verbindung mit Art. 3 Abs. 1 GG darauf berufen, dass die Antragsgegnerin bei ihrer Entscheidung über die Ausgestaltung der Genehmigung ihre Interessen möglicherweise nicht angemessen eingestellt und die Beigeladene damit im Verhältnis zu Taxenunternehmern/innen in einer Art. 3 Abs. 1 GG zuwider laufenden Weise bevorteilt hat. Dies erscheint vorliegend jedenfalls nicht von vornherein und unter jeder denkbaren Betrachtungsweise als ausgeschlossen.

(aa) Eine zu weitgehende Befreiung von Pflichten des Personenbeförderungsrechts wirkt sich für die Beigeladene im Vergleich zu anderen Verkehrsarten (möglicherweise) als eine Art Begünstigung (vergleichbar einer Subvention oder Ausnahmegenehmigung) aus. Im Hinblick auf Subventionen wurde eine Drittanfechtungsbefugnis – ungeachtet der Verortung in Art. 12 Abs. 1 GG oder Art. 2 Abs. 1 GG – für den Fall bejaht, dass ein/e Antragsteller/in die willkürliche Vernachlässigung eigener schützenswerter Rechte geltend macht (BVerwG, Urt. v. 30.08.1968, VII C 122/66, Juris, 2. Lts.). Dies gilt auch für andere Begünstigungen von Konkurrenten/innen (BVerwG, Urt. v. 22.05.1980, 3 C 2/80, Juris Rn. 49). Anders als in Fällen, in denen sich Konkurrent/innen gegen den Marktzutritt wehren, geht es in diesen Fallgestaltungen nicht darum, dass ein zugelassenes Unternehmen einem anderen die gleiche Rechtsstellung missgönnt, sondern dass ein/e Konkurrent/in ungleiche Wettbewerbsvoraussetzungen verhindern möchte (vgl. OVG Nordrhein-Westfalen, Urt. v. 01.02.1980, 13 A 1509/79, Juris Rn. 16 ff.).

Diese Erwägung und die obigen Ausführungen zu grundrechtsrelevanten Wettbewerbsverwerfungen in staatlich regulierten Märkten führen nach Ansicht der erkennenden Kammer dazu, dass Taxenunternehmer/innen eine angemessene Berücksichtigung ihrer wettbewerblichen Interessen bei der Entscheidung über die Ausgestaltung von Erprobungsgenehmigungen verlangen können. Der Taxenmarkt ist, wie dargelegt, stark reguliert; Taxenunternehmern/innen werden im öffentlichen Interesse zahlreiche Beschränkungen im Hinblick auf ihr Marktverhalten auferlegt. Es wäre in hohem Maße widersprüchlich, würde eine Gruppe von Marktteilnehmern/innen unter Berufung auf öffentliche Interessen erheblichen Beschränkungen ihrer Wettbewerbsfaktoren unterworfen, obgleich andere einschränkungslos oder unter erleichterten Bedingungen agieren können, wenn dieser Unterschied nicht durch einen rechtfertigenden Grund (insbesondere aufgrund der Unterschiedlichkeit der Dienstleistungen) gerechtfertigt ist. Dies stellte die Rechtfertigung der gesetzlich gewählten Regulierung grundsätzlich in Frage. Insofern erweisen sich Genehmigungsausgestaltungen, die sich nicht in das Regulierungssystem des Personenbeförderungsrechts einfügen als nicht hinzunehmende, marktexterne Bedingungen.

Diesbezüglich können Taxenunternehmer/innen zur Absicherung ihrer Interessen verlangen, dass die Antragsgegnerin innerhalb ihres Ermessensspielraums über die Ausgestaltung der Genehmigung eine angemessene und zutreffende Ermittlung und Bewertung der wesentlichen (Wettbewerbs-)Verhältnisse vornimmt und diese zur Grundlage ihrer Entscheidung macht.

(bb) Mit Blick auf das hiesige Verfahren hält es das Gericht zumindest nicht von vornherein und nach jeder Betrachtungsweise für ausgeschlossen, dass sich die Antragsgegnerin bei der Erweiterungsgenehmigung – insbesondere indem sie nicht die Erfahrungen des bisherigen Erprobungsbetriebs abfragte und auswertete – nicht hinreichend mit der Frage auseinandersetzte, welche Überschneidungen zwischen Taxendienstleistungen und den Dienstleistungen der Beigeladenen bestehen könnten und welche Wechselwirkungen auf Grund dessen zwischen dem Taxengewerbe und dem Fahrdienst der Beigeladenen bestehen könnten.

Das Gericht hält es insofern nicht für ausgeschlossen, dass es sich bei dem Fahrdienst der Beigeladenen um einen solchen handelt, dessen Markt sich mit dem des Taxengewerbes in erheblichem Maße überschneidet und insofern hinsichtlich der Ausgestaltung der Genehmigung ein Ermessensfehlergebrauch zu verzeichnen ist.

Eine zureichende Beurteilung und Bewertung der Taxenähnlichkeit und der Austauschbarkeit von Beförderungsdienstleistungen ist wesentliche Grundlage für eine ermessensgerechte Entscheidung über das vorzugebende Marktverhalten. Die Antragsgegnerin hat sich hinsichtlich der Abgrenzung des Taxengewerbes im Wesentlichen auf die Kriterien der äußerlichen Gestaltung und der Rückkehrpflicht gestützt. Ob sie eine weitergehende Auseinandersetzung mit den Marktverhältnissen und eine Auswertung der bisherigen Erkenntnisse der Erprobung vorgenommen hat, bedarf der näheren



Aufklärung im Hauptsacheverfahren. Insofern ist es zumindest denkbar, dass sie hierzu verpflichtet gewesen wäre und sie ihre Entscheidung auf Grundlage eines unvollständig ermittelten bzw. bewerteten Sachverhalts getroffen haben könnte.

Die Antragsgegnerin hätte sich möglicherweise – ... – insbesondere mit der Frage auseinandersetzen müssen, inwieweit sich die Verwendung der C-App auf die klassische und gesetzlich vorgesehene Abgrenzung von Taxen- und Mietwagenverkehr auswirkt. Das Gericht hält es zumindest für möglich, dass die Fahrzeuge der Beigeladenen durch die genutzte App faktisch eine Form des „Bereithaltens auf der Straße“ betreiben, was möglicherweise im Sinne einer größeren Taxenähnlichkeit hätte gewürdigt werden müssen. Durch die Rechenleistung der App könnte möglicherweise nämlich faktisch „verhindert“ werden, dass Fahrzeuge überhaupt zurückkehren müssen. Durch die App-basierte Fahrgastanfrage dürften alle Buchungsstrecken feststehen; zudem dürfte sich das Fahrzeug in Echtzeit tracken und die Fahrzeiten anhand der Geodaten problemlos ermitteln lassen, so dass sich – anders als zur Zeit der Ausgestaltung der verschiedenen Verkehrsformen im Personenbeförderungsrecht und der vom Gesetzgeber zugrunde gelegten Unterscheidung zwischen Taxen- und Mietwagenverkehr – die Anschlussverbindung auf einfachem Wege unmittelbar sicherstellen lassen dürfte. Betrachtet man die Buchungsmaske der C-App lässt sich zumindest der Eindruck gewinnen, dass die Shuttles sich – wie Taxen – stets verteilt im Verkehrsraum befänden. Auf Seiten der Kunden/innen könnte möglicherweise – anders als bei „herkömmlichen“ Mietwagenverkehren, wie insbesondere Chauffeur-Services – bewusst der Eindruck unmittelbarer und stetiger Verfügbarkeit anstelle eines Anforderns des Wagens vom Betriebsitz erweckt werden, was möglicherweise zu einer höheren Austauschbarkeit der Nutzung von Taxen und Shuttles als von Taxen und herkömmlichen Mietwagenverkehren führt. Insofern könnte auch zweifelhaft sein, ob die Tatsache, dass die Aufträge manuell durch einen „Controller“ gegengeprüft und vergeben werden, noch in sachgerechter Weise eine unterschiedliche Behandlung rechtfertigt. Das Gericht hält es zumindest für denkbar, dass das Geschäftsmodell und die Programmierung der App der Beigeladenen gerade darauf ausgelegt sind, dass so gut wie kein Fahrzeug überhaupt vor Schichtende bzw. bevor die Batterie geladen werden muss zum Betriebshof zurückkehrt und die Verpflichtung zur Rückkehr damit zu keinerlei abgrenzender Funktion gegenüber dem Taxengewerbe mehr führt. Dies hätte möglicherweise aufgrund der bisherigen Daten überprüft werden können und wäre möglicherweise zu berücksichtigen gewesen.

Womöglich hätte die Antragsgegnerin sich auch in größerem Umfang mit der weiteren Frage auseinander setzen müssen, in welchem Nutzerkreis sich das Taxengewerbe und die Beigeladene gegebenenfalls überschneiden (möglicherweise im Nutzerkreis junger, Smartphone-affiner Personen) und wie gerade diese relevante Nutzergruppe Taxen nutzt und wahrnimmt. Dabei hätte möglicherweise angemessen berücksichtigt werden müssen, ob das klassische Heranwinken von Taxen in dieser Gruppe überhaupt

noch eine relevante Rolle spielt, oder nicht vielmehr auch Taxen hauptsächlich über Apps gebucht werden. Insofern wäre möglicherweise in die Betrachtung einzustellen gewesen, inwieweit sich die Buchung von Taxen und Shuttles gerade mittels App unterscheidet und hierdurch und anhand der Unterschiede von Shuttles zu Taxen (kein spontanes Ändern der Route, kein Aussteigen unterwegs, kein längeres Warten auf den Fahrgast, Umwege) aus Sicht dieser Nutzergruppe eine hinreichende Unterscheidung zum Taxengewerbe besteht.

Dabei wäre möglicherweise auch anhand der bisher gesammelten Erfahrungen angemessen zu überprüfen und zu würdigen gewesen, wie die Öffentlichkeit den Dienst der Beigeladenen wahrnimmt und ob insofern eine Gleichsetzung mit dem Taxenverkehr erfolgt (vgl. beispielsweise die Berichterstattung: "CleverShuttle"-Fahrer auf Bewährung verurteilt", <https://www.ndr.de/nachrichten/hamburg/CleverShuttle-Fahrer-auf-Bewaehrung-verurteilt,urteil554.html>, zuletzt abgerufen am 23.11.2018; „Im Selbstversuch: Geteiltes Taxi, halber Preis“, <http://www.faz.net/aktuell/finanzen/meine-finanzen/geld-ausgeben/im-selbstversuch-geteiltes-taxi-halber-preis-15598650-p2.html>; zuletzt abgerufen am 23.11.2018; Neue Taxialternative CleverShuttle - Mit Münchnern on the road; <https://geheimtippmuenchen.de/geheimtipp/neue-taxialternative-clevershuttle-mit-muenchnern-on-the-road/>; zuletzt abgerufen am 23.11.2018; „Clever Shuttle in Stuttgart - Neues Sammeltaxi am Start; <https://www.stuttgarter-nachrichten.de/inhalt.clever-shuttle-in-stuttgart-neues-sammeltaxi-am-start.dfee7f91-6cf1-4cad-bf99-08c049c88799.html>; zuletzt abgerufen 23.11.2018).

In der Folge wäre dann (gegebenenfalls) auf Grundlage dieser Erkenntnisse zu entscheiden gewesen, ob bei der Ausgestaltung der der Beigeladenen erteilten Genehmigung in stärkerem Maße eine Annäherung an das Taxengewerbe notwendig gewesen wäre, wobei insbesondere die Ähnlichkeit der Dienste, die bestehenden Unterschiede (möglicherweise Sharing, Einsatz von E-Fahrzeugen) und die dem Taxengewerbe allein zukommenden Privilegien (z.B. straßenverkehrsrechtliche Sonderrechte) einzustellen gewesen sein könnten. Relevant könnte dies möglicherweise – was im Hauptsacheverfahren zu klären sein wird – mit Blick auf die eingeschränkten Betriebszeiten der Beigeladenen (diese hatte angekündigt, spätestens ab dem 12. Monat einen 24-Stunden Betrieb vorhalten zu wollen, was bis dato nicht erfolgt ist), das gegenüber dem Taxengewerbe kleinere Betriebsgebiet einschließlich einer möglichen Konzentration auf lukrative Bereiche und die gegenüber Taxen deutlich günstigere Preisgestaltung sein (der Preis für einen Fahrgast liegt unter der Hälfte des aufzuwendenden Taxenentgelts; selbst bei maximaler Auslastung der Fahrzeuge mit 3 Fahrgästen ist die Fahrt günstiger als mit einem Taxi).“

Unter Berücksichtigung dieser Ausführungen, die sich das Gericht auch im vorliegenden Eilverfahren zu eigen macht, kann die Frage, ob die angegriffene Genehmigung den Antragsteller in seinen eigenen subjektiven Rechten verletzt, nach

dem derzeitigen Sach- und Streitstand im Rahmen des vorliegenden Eilverfahrens nicht als sehr wahrscheinlich zutreffend beantwortet werden. Zwar gibt es eine Reihe von tatsächlichen und rechtlichen Anhaltspunkten, die für eine (den Antragsteller in seinen Rechten verletzende) rechtliche Fehlerhaftigkeit des angegriffenen Bescheides sprechen könnten, die aber nur im Rahmen eines Hauptsacheverfahrens in tatsächlicher Hinsicht hinreichend aufgeklärt und in rechtlicher Hinsicht abschließend bewertet werden können. Dies hat zur Folge, dass der Ausgang des Klagverfahrens derzeit als offen einzustufen ist.

b.

Vor dem Hintergrund der offenen Erfolgsaussichten der Klage gegen die angegriffene Genehmigung ergibt sich aus einer Folgenabwägung, dass das öffentliche Interesse und das Interesse der Beigeladenen am Sofortvollzug des angegriffenen Bescheides das private Interesse des Antragstellers an der Herstellung der aufschiebenden Wirkung überwiegt.

Denn dem Antragsteller dürfte eine ihn nur möglicherweise in seinen eigenen subjektiven Rechten verletzende Konkurrenz durch die Fahrzeuge der Beigeladenen bis zur Klärung im Rahmen des Hauptsacheverfahrens zumutbar sein. Denn bei einer Gesamtzahl von knapp über 3.000 Taxen in Hamburg dürften die der Beigeladenen nunmehr in der erhöhten Anzahl von 50 auch über den 9. März 2019 hinaus genehmigten Fahrzeuge beim Betrieb des Antragstellers zu keinem erheblichen Umsatzminus führen.

Dabei geht das Gericht im Rahmen des vorliegenden Eilverfahrens davon aus, dass die praktischen (individuellen) Auswirkungen auf das Taxenunternehmen des Antragstellers frühestens dann ein (auch vorübergehend) unzumutbares Ausmaß annehmen könnten, wenn die Anzahl der von der Beigeladenen eingesetzten Fahrzeuge im Verhältnis zur Gesamtzahl der im Stadtgebiet eingesetzten Taxen ein solches Gewicht erreichen würde, dass die Fahrzeuge der Beigeladenen zu einem deutlich spürbar niedrigeren durchschnittlichen Umsatz bei allen vorhandenen Taxiunternehmen führen würden. In Ermangelung genauerer Anhaltspunkte geht das Gericht hierbei davon aus, dass ein solches erhebliches Umsatzminus

erst ab einem Verhältnis der eingesetzten Shuttle-Fahrzeuge zu Taxen von deutlich mehr als 5 zu 100 eintreten könnte. Diese Quote (5:100) wird mit den genehmigten 50 Fahrzeugen der Beigeladenen gegenüber einer Gesamtzahl von knapp über 3.000 Taxen in Hamburg bei weitem nicht erreicht. Die sich ergebende Quote von 1,67:100 dürfte nach der Einschätzung der Kammer im vorliegenden Eilverfahren noch nicht zu einem erheblichen Umsatzminus führen, so dass sich die vom Antragsteller während des laufenden Klagverfahrens ohne Wiederherstellung der aufschiebenden Wirkung hinzunehmenden Nachteile noch in einem ihm vorübergehend zumutbaren Rahmen bewegen.

Demgegenüber würde die Wiederherstellung der aufschiebenden Wirkung vorläufig zum vollständigen Abbruch der genehmigten Erprobung und seitens der Beigeladenen zur vollständigen Einstellung des Betriebes mit vollständiger Umsatzeinbuße führen.

### III.

Die Kostenentscheidung folgt aus §§ 154 Abs. 1, 162 Abs.3 VwGO. Dabei entsprach es der Billigkeit, dem Antragsteller auch die außergerichtlichen Kosten der Beigeladenen aufzuerlegen, da diese das Verfahren schriftsätzlich gefördert hatte und mit der Stellung eines Antrags auch ein eigenes Kostenrisiko (§ 154 Abs. 3 VwGO) eingegangen war.