

9 **Rechtliche Grundlagen der Integration von Ridesharing-Angeboten in den ÖPNV**

Simon Kaser, Alexander Roßnagel

Nachfolgend werden die für eine Integration von Ridesharing-Systemen in den öffentlichen Personennahverkehr relevanten rechtlichen Rahmenbedingungen vorgestellt. Zunächst werden die Vorgaben aus dem Personenbeförderungsrecht untersucht. Anschließend werden die vertrags-, haftungs- und versicherungsrechtlichen Aspekte des Ridesharing beleuchtet. Sodann werden steuerrechtliche und kommunalrechtliche Anforderungen an in den ÖPNV integrierte private Mitnahmefahrten dargestellt.

9.1 **Personenbeförderungsrecht**

Zunächst wird auf die Rechtsgrundlagen für die (öffentliche) Personenbeförderung in Deutschland eingegangen. Diese sind das Gesetz zur Regionalisierung des öffentlichen Personennahverkehrs (Regionalisierungsgesetz – RegG)⁷⁹ und die Nahverkehrsgesetze der Länder. Das Regionalisierungsgesetz des Bundes und die Landesnahverkehrsgesetze befassen sich mit der staatlichen Gewährleistungsverantwortung für den ÖPNV. Anschließend wird das Verkehrsgewerberecht untersucht, welches die Tätigkeit der Verkehrsunternehmen als solche zum Gegenstand hat.⁸⁰ Zentrale Norm ist hier das Personenbeförderungsgesetz (PBefG).

9.1.1 **Regionalisierungsgesetz des Bundes und Nahverkehrsgesetze der Länder**

Das Regionalisierungsgesetz des Bundes sowie die ÖPNV-Gesetze der Bundesländer entstanden im Zuge der Bahnreform im Jahr 1993. Ein wesentlicher

⁷⁹ Regionalisierungsgesetz vom 27.12.1993 (BGBl. I S. 2378 ,2395), das zuletzt durch Artikel 19 Absatz 23 des Gesetzes vom 23.12.2016 (BGBl. I S. 3234) geändert worden ist.

⁸⁰ *Barth*, in: *Baumeister*, Recht des ÖPNV, Band 2 Kommentar, 2013, S. 236.

Bestandteil dieser gesetzlichen Neuordnung war die Trennung der durch Behörden wahrzunehmenden Gemeinwohlaufgaben einerseits von der wirtschaftlichen Betätigung der Unternehmen andererseits.⁸¹ Dieses Prinzip der Trennung von staatlicher Gemeinwohlaufgabe und unternehmerischer Tätigkeit ist grundlegend für ein neues Verständnis der Daseinsvorsorge, das auch den Rechtsrahmen des ÖPNV maßgeblich prägt und die staatliche Gemeinwohlaufgabe auf eine Gewährleistungsverantwortung reduziert.⁸² Hierbei sorgen staatliche Stellen zwar für die Sicherstellung öffentlicher Dienstleistungen, wie z.B. öffentliche Verkehrsdienstleistungen, wenn diese nicht in ausreichender Menge oder Güte vom Markt bereitgestellt werden, jedoch liegt die Wahrnehmung dieser staatlichen Verantwortung in der Erfüllung administrativen Aufgaben wie der Planung, Organisation und Finanzierung und bedeutet nicht zwangsläufig die Erbringung dieser Dienste durch den Staat selbst oder durch öffentliche Unternehmen.⁸³ Vielmehr ist es Ausdruck des Gewährleistungsstaates, die Erfüllungsverantwortung dem Einzelnen oder der (Privat-)Wirtschaft zu überlassen. Dieses Strukturmerkmal prägt seit der Bahnreform das Recht des ÖPNV auf Bundes- und Landesebene.⁸⁴

Die zuständigen Stellen, denen die Gewährleistungsverantwortung für den ÖPNV zugeordnet ist, werden in § 8 Abs. 3 Satz 1 PBefG als Aufgabenträger definiert. Zu ihren Aufgaben zählen die Aufstellung der Nahverkehrspläne sowie die Bestellung und Finanzierung von Verkehrsdiensten als zuständige Behörde im Sinne des EU-Rechts.

Die Gesetzgebungskompetenz für die Regelung der Daseinsvorsorge im öffentlichen Personennahverkehr liegt gemäß Art. 70 Abs. 1 und Art. 30 GG bei den Ländern, die diese mit dem Erlass ihrer ÖPNV-Gesetze wahrgenommen haben. Das Regionalisierungsgesetz des Bundes beinhaltet hingegen im Wesentlichen Programmsätze sowie Verweise auf das Landesrecht.⁸⁵ Der eigentliche Regelungsgehalt des Regionalisierungsgesetzes beschränkt sich insofern auf Vorgaben hinsichtlich der Verteilung der Transfermittel des Bun-

81 Barth, in: *Baumeister*, Recht des ÖPNV, Band 2 Kommentar, 2013, S. 235.

82 Barth, in: *Baumeister*, Recht des ÖPNV, Band 2 Kommentar, 2013, S. 235 f.; *Karl*, Öffentlicher Verkehr im Gewährleistungsstaat, S. 58ff.

83 Barth, in: *Baumeister*, Recht des ÖPNV, Band 2 Kommentar, 2013, S. 235 f.

84 Barth, in: *Baumeister*, Recht des ÖPNV, Band 2 Kommentar, 2013, S. 235 f.

85 Barth, in: *Baumeister*, Recht des ÖPNV, Band 2 Kommentar, 2013, S. 242.

des auf die Länder.⁸⁶ Die Gesetzgebungskompetenz des Bundes hierfür folgt aus Art. 106a Satz 2 GG.

Das Regionalisierungsgesetz benennt in § 1 Abs. 1 die Sicherstellung einer ausreichenden Bedienung der Bevölkerung mit Verkehrsleistungen als Aufgabe der Daseinsvorsorge. Darüber hinaus obliegt dem Staat nach dem Sozialstaatsgebot gemäß Art. 20 Abs. 1 GG eine Pflicht zur Mobilitätsgewährleistung.⁸⁷ Hierbei hat die öffentliche Hand die Aufgabe eine Grundversorgung sicherzustellen, die den gewöhnlichen Mobilitätsbedürfnissen der einzelnen Bevölkerungsgruppen entspricht.

Für die Sicherstellung einer ausreichenden Verkehrsbedienung im öffentlichen Personennahverkehr ist gemäß § 4 RegG die Verordnung (EG) Nr. 1370/2007⁸⁸ maßgeblich. Hiernach sind Verkehrsleistungen gemeinwirtschaftlich zu beauftragen, sofern keine eigenwirtschaftliche⁸⁹ Leistungserbringung erfolgt. Im Übrigen regelt § 5 RegG die Verteilung von Steuereinnahmen des Bundes an die Länder zur Verwendung für den öffentlichen Personennahverkehr. Im Jahr 2016 steht den Ländern gemäß § 5 Abs. 2 RegG ein Betrag von 8 Mrd. Euro zu. Dieser steigt nach § 5 Abs. 3 RegG ab 2017 bis einschließlich 2031 jedes Jahr um 1,8% an. Bei der Aufteilung der jährlichen Regionalisierungsmittel des Bundes entfielen auf das Land Hessen zuletzt 7,41%. In 2008 waren dies ca. 494,6 Mio. Euro, in 2013 rund 532,8 Mio. Euro.⁹⁰

Aufgrund der jeweiligen ÖPNV-Landesgesetze existieren in jedem Bundesland, mit Ausnahme Hamburgs, welches kein Landesnahverkehrsgesetz

⁸⁶ Barth, in: *Baumeister*, Recht des ÖPNV, Band 2 Kommentar, 2013, S. 242.

⁸⁷ Scheele/Sterzel, Öffentlicher Personennahverkehr zwischen Gemeinwohlinteressen und Markt, S. 20; Eichhorn/Greiling, Öffentlicher Personennahverkehr durch öffentliche und/oder private Unternehmen?, in: Püttner (Hrsg.), Der regionalisierte Nahverkehr, S. 53f.

⁸⁸ Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 des europäischen Parlaments und des Rates vom 23.10.2007 über öffentliche Personenverkehrsdienste auf Schiene und Straße und zur Aufhebung der Verordnungen (EWG) Nr. 1191/69 und (EWG) Nr. 1107/70 des Rates.

⁸⁹ Eigenwirtschaftlich sind Verkehrsleistungen, deren Aufwand durch Beförderungserlöse, Erträge aus gesetzlichen Ausgleichs- und Erstattungsregelungen im Tarif- und Fahrplanbereich sowie sonstige Unternehmenserträge im handelsrechtlichen Sinne gedeckt wird. *Jenssen*, Der öffentliche Personennahverkehr als Rechtsbegriff, S. 54.

⁹⁰ *Nordhessischer VerkehrsVerbund*, Nahverkehrsplan 2013-2018, S. 24.

erlassen hat⁹¹, eigene Regelungen zur Planung, Organisation und Finanzierung des ÖPNV. Alle ÖPNV-Landesgesetze haben gemeinsam, dass sie den Gedanken des § 1 RegG, der die Sicherstellung einer ausreichenden Bedienung der Bevölkerung mit Verkehrsleistungen im öffentlichen Personennahverkehr als eine Aufgabe der Daseinsvorsorge definiert, übernehmen. Eine nähere Definition erfolgt im Regelfall jedoch nicht.

Verantwortlich für die Planung, Organisation und Finanzierung des ÖPNV sind gemäß § 1 Abs. 2 RegG i.V.m. den landesrechtlichen Bestimmungen die nach dem Regionalisierungsgesetz und dem jeweiligen Nahverkehrsgesetz bestimmten Aufgabenträger. Je nach Bundesland sind dies kreisfreie Städte, Kreise, Zweckverbände, Verkehrsverbände oder die Bundesländer selbst. In Hessen beispielsweise werden in § 5 Abs. 1 Satz 1 ÖPNVG-HE als Aufgabenträger die Landkreise, kreisfreien Städte und die Gemeinden mit mehr als 50.000 Einwohnern bestimmt. Sie nehmen nach § 5 Abs. 1 Satz 2 ÖPNVG-HE die Aufgabe des öffentlichen Personennahverkehrs als Selbstverwaltungsaufgabe wahr. Gemäß § 6 Abs. 1 Satz 1 ÖPNVG-HE können die Aufgabenträger zur Wahrnehmung der Aufgaben nach § 7 Abs. 2 ÖPNVG-HE Nahverkehrsorganisationen einrichten und die Zuständigkeiten nach § 5 Abs. 4 ÖPNVG-HE, welche insbesondere in der Durchführung von Vergabeverfahren für Verkehrsleistungen nach europarechtlichen Vorgaben bestehen, ganz oder teilweise durch Beleihung auf diese übertragen. Ihre Aufgaben zur Wahrnehmung der Belange des Schienenpersonennahverkehrs, des Verbundbusverkehrs und des regionalen Busnahverkehrs gemäß § 7 Abs. 1 ÖPNVG-HE erfüllen die Aufgabenträger nach § 6 Abs. 1 Satz 1 ÖPNVG-HE gemeinsam in Verkehrsverbänden. Verkehrsverbände in Hessen sind der Nordhessische Verkehrsverbund (NVV), der Rhein-Main-Verkehrsverbund (RMV), zudem kann der Kreis Bergstraße gemäß § 6 Abs. 1 Satz 2 ÖPNVG-HE dem Verkehrsverbund Rhein-Neckar (VRN, Bundesländer Rheinland-Pfalz, Hessen und Baden-Württemberg) angehören.

Der öffentliche Personennahverkehr kann, abhängig von der Art und Weise der Beförderung, in den Schienenpersonennahverkehr (SPNV) und den Straßenpersonennahverkehr (ÖSPV) unterteilt werden. Gesetzliche Grundlage für den

⁹¹ Hier wurden die erforderlichen Regelungen durch eine Zuständigkeitsanordnung des Senats getroffen, vgl. *Sellmann*, NVwZ 1996, 857 (862).

Schienenpersonennahverkehr ist das Allgemeine Eisenbahngesetz (AEG), das gemäß § 1 Abs. 1 Satz 1 AEG der Gewährleistung eines sicheren Betriebs der Eisenbahn und eines attraktiven Verkehrsangebotes auf der Schiene sowie der Sicherstellung eines wirksamen und unverfälschten Wettbewerbs auf der Schiene bei dem Erbringen von Eisenbahnverkehrsleistungen und dem Betrieb von Eisenbahninfrastrukturen dient. Straßenbahnen, U-Bahnen oder Schwebebahnen sind zwar Schienenbahnen, zählen nach den gesetzlichen Vorgaben jedoch nicht zum Schienenpersonennahverkehr und unterliegen demnach nicht dem Allgemeinen Eisenbahngesetz, sondern dem Personenbeförderungsgesetz. Die gesetzliche Grundlage für den Öffentlichen Straßenpersonennahverkehr ist das Personenbeförderungsgesetz (PBefG). Nach § 1 Abs. 1 Satz 1 PBefG unterliegt die entgeltliche oder geschäftsmäßige Beförderung von Personen mit Straßenbahnen, mit Oberleitungsomnibussen (Obussen) und mit Kraftfahrzeugen diesem Gesetz. Gemäß § 2 Abs. 1 PBefG bedarf die Beförderung von Personen im Sinne des § 1 Abs. 1 PBefG einer Genehmigung nach dem Personenbeförderungsgesetz. Diese Genehmigungen erteilen die von den Landesregierungen bestimmten Behörden. In der Regel sind dies die Bezirksregierungen oder die Landesverwaltungsämter. In Hessen ist es das jeweilige Regierungspräsidium.

9.1.2 Verkehrsgewerberecht

Die gewerbliche Tätigkeit der Verkehrsunternehmen ist durch das Personenbeförderungsgesetz⁹² und das Allgemeine Eisenbahngesetz⁹³ bundesgesetzlich geregelt, die auf der konkurrierende Gesetzgebungskompetenz des Bundes für Straßen- und Schienenpersonenverkehr außerhalb der Eisenbahnen des Bundes (Art. 74 Abs. 1 Nr. 11, 22 und 23 GG) sowie auf der ausschließlichen Gesetzgebungskompetenz des Bundes für Eisenbahnen des Bundes (Art. 73 Nr. 6a GG) beruhen. Das Verkehrsgewerberecht des Bundes verhindert gemäß Art. 71, 72 GG, landesgesetzliche Regelungen für dieselbe Materie. Damit stößt die Landesgesetzgebungskompetenz für den öffentlichen Personennahverkehr dort an ihre

⁹² Personenbeförderungsgesetz (PBefG) in der Fassung der Bekanntmachung vom 08.08.1990 (BGBl. I S. 1690), das zuletzt durch Artikel 2 Absatz 14 des Gesetzes vom 20.07.2017 (BGBl. I S. 2808) geändert worden ist.

⁹³ Allgemeines Eisenbahngesetz vom 27.12.1993 (BGBl. I S. 2378, 2396; 1994 I S. 2439), das zuletzt durch Artikel 2 Absatz 1 des Gesetzes vom 20.07.2017 (BGBl. I S. 2808; 2018 I 472) geändert worden ist.

Grenzen, wo die gewerbliche Tätigkeit der Verkehrsunternehmen betroffen ist, da diese auf Bundesebene geregelt ist.⁹⁴

Zentrale Norm zur Regelung des straßengebundenen öffentlichen Personennahverkehrs auf Bundesebene ist das Personenbeförderungsgesetz (PBefG). Es regelt die wirtschaftliche Betätigung natürlicher und juristischer Personen im Bereich der Personenbeförderung mit bestimmten Verkehrsmitteln zu Lande und ist systematisch dem Wirtschaftsverwaltungsrecht zuzuordnen.⁹⁵

9.1.2.1 Begriff des Öffentlichen Personennahverkehrs

Öffentlicher Personennahverkehr wird in § 8 Abs. 1 Satz 1 PBefG als die allgemein zugängliche Beförderung von Personen mit Straßenbahnen, Oberleitungsbussen (Obussen)⁹⁶ und Kraftfahrzeugen im Linienverkehr definiert, die überwiegend dazu bestimmt sind, die Verkehrsnachfrage im Stadt-, Vorort- oder Regionalverkehr zu befriedigen. Vom Begriff der Personenbeförderung wird ebenfalls der Transport des Reisegepäcks umfasst, wobei es sich beim Transport von Sachen im Übrigen um Güterverkehr handelt.⁹⁷ Um ÖPNV handelt es sich nach § 8 Abs. 1 Satz 2 PBefG im Zweifel dann, wenn die Mehrzahl der Beförderungsfälle eines Verkehrsmittels die gesamte Reiseweite 50 Kilometer oder die gesamte Reisezeit eine Stunde nicht übersteigt. Die in § 8 Abs. 1 Satz 1 PBefG enthaltene funktionale Unterscheidung in Stadt-, Vorort- und Regionalverkehr hat im Personenbeförderungsgesetz keine weitere Bedeutung, jedoch bietet sie den Landesgesetzgebern die Möglichkeit, differenzierte Behördenzuständigkeiten festzulegen.⁹⁸

In Form einer Negativabgrenzung definiert § 42a Satz 1 PBefG Personenfernverkehr als Linienverkehr mit Kraftfahrzeugen, der nicht zum öffentlichen Personennahverkehr im Sinne des § 8 Abs. 1 PBefG und nicht zu den Sonderformen des Linienverkehrs nach § 43 PBefG gehört.

⁹⁴ Barth, in: *Baumeister*, Recht des ÖPNV, Band 2 Kommentar, 2013, S. 243.

⁹⁵ *Jenssen*, Der öffentliche Personennahverkehr als Rechtsbegriff, S. 21.

⁹⁶ Aufgrund der Fahrleitungsbindung definiert das PBefG Oberleitungsbusse in § 1 Abs. 1 nicht als Kraftfahrzeuge.

⁹⁷ *Werner*, in: *Baumeister*, Recht des ÖPNV, Band 2 Kommentar, 2013, S. 459, Rn. 1.

⁹⁸ *Werner*, in: *Baumeister*, Recht des ÖPNV, Band 2 Kommentar, 2013, S. 461, Rn. 4.

Die Definition des ÖPNV in § 8 Abs. 1 und 2 PBefG entspricht der des § 2 RegG sowie des § 2 Abs. 5 AEG und ähnelt der in § 12 Abs. 2 Nr. 10 UStG, die für Umsätze aus einer solchen Personenbeförderung im Nahverkehr den ermäßigten Steuersatz von sieben Prozent festlegt. Ebenfalls als ÖPNV gilt nach § 8 Abs. 2 PBefG Verkehr mit Taxen oder Mietwagen, der eine der in § 8 Abs. 1 Satz 1 PBefG genannten Verkehrsarten ersetzt, ergänzt oder verdichtet.

Die Nahverkehrsgesetze der Länder können den Begriff des ÖPNV für ihre Zwecke in einem anderen Sinn verwenden.⁹⁹ So haben sie zum Teil eigene Definitionen zum ÖPNV auf- und unterschiedliche Abgrenzungen zwischen straßen- und schienengebundenem Nahverkehr im Landesrecht vorgenommen. Der straßengebundene ÖPNV im Sinne des PBefG wird als »*allgemeiner ÖPNV*« in Art. 1 Abs. 1 Satz 3 BayÖPNVG¹⁰⁰, als »*straßengebundener ÖPNV*« in § 2 Abs. 5 BlnÖPNVG¹⁰¹, als »*übriger ÖPNV*« in § 1 Abs. 2 Nr. 2 BbgÖPNVG¹⁰², § 5 Abs. 2 SaarlÖPNVG¹⁰³ und § 2 Abs. 2 Satz 1 SH-ÖPNVG¹⁰⁴, als »*sonstiger ÖPNV*« in § 3 Abs. 3 MVÖPNVG¹⁰⁵ sowie als »*Straßenpersonennahverkehr*«

99 Heinze, in: *Heinze/Fehling/Fiedler*, PBefG, Kommentar, 2. Auflage 2014, § 8 Rn. 9; *Werner*, in: *Baumeister* (Hrsg.), ÖPNV, Kommentar, Band 2, 2013, S. 460, Rn. 3.

100 Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr in Bayern (BayÖPNVG) in der Fassung der Bekanntmachung vom 30.07.1996 (GVBl. S. 336) BayRS 922-1-I, zuletzt geändert durch § 1 Nr. 428 V zur Anpassung des Landesrechts an die geltende Geschäftsverteilung vom 22.07.2014 (GVBl. S. 286).

101 Gesetz über die Aufgaben und die Weiterentwicklung des öffentlichen Personennahverkehrs im Land Berlin (ÖPNV-Gesetz) vom 27.06.1995 (GVBl. 1995, 390), zuletzt geändert durch geändert durch Artikel III des Gesetzes vom 19.06.2006 (GVBl. S. 576).

102 Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr im Land Brandenburg (ÖPNV-Gesetz – ÖPNVG) vom 26.10.1995 (GVBl.I/95, Nr. 20, S.252) zuletzt geändert durch Gesetz vom 14.12.2017 (GVBl.I/17, Nr. 30).

103 Gesetz über den Öffentlichen Personennahverkehr im Saarland (ÖPNVG) vom 29.11.1995 (Amtsbl. 1996, S. 74), zuletzt geändert durch das Gesetz vom 30.11.2016 (Amtsbl 2016, S. 1143).

104 Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr in Schleswig-Holstein (ÖPNVG) vom 26.06.1995 (GVBl. 1995, 262) zuletzt geändert durch Ressortbezeichnungen ersetzt (Art. 68 LVO v. 04.04.2013, GVObI. S. 143).

105 Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr in Mecklenburg-Vorpommern (ÖPNVG M-V) vom 15.11.1995 (GVObI. S. 550; GS M-V Gl. Nr. 9240-1), zuletzt geändert durch Artikel 2 des Gesetzes vom 10.11.2009 (GVObI. M-V S. 606).

in § 2 Abs. 4 und 5 ÖPNVG LSA¹⁰⁶ und § 1 Abs. 1 Satz 2 ThürÖPNVG¹⁰⁷ bezeichnet.

9.1.2.2 Genehmigungspflichten nach dem Personenbeförderungsgesetz

Die Beförderung von Personen im öffentlichen Verkehr ist nach deutschem Recht als Gewerbe einzuordnen.¹⁰⁸ Anforderungen an die Ausübung dieses Gewerbes ergeben sich aus dem Personenbeförderungsgesetz und weiteren Vorschriften, die der Sicherstellung eines funktionierenden öffentlichen Personenverkehrs und der Gewährleistung von Schutz und Sicherheit der Fahrgäste dienen. Durch behördliche Reglementierung wird ein bestimmter Qualitätsstandard hinsichtlich des zur Beförderung verwendeten Fahrzeugs sowie des Fahrenden selbst vorgeschrieben. Grund hierfür ist die fehlende Wahlmöglichkeit der Fahrgäste in Bezug auf Fahrzeug und Fahrende im Rahmen des öffentlichen Personennahverkehrs.¹⁰⁹

Gemäß § 2 Abs. 1 i.V.m. § 1 Abs. 1 PBefG bedarf die Beförderung von Personen mit Straßenbahnen, Obussen und Kraftfahrzeugen im Linien- und Gelegenheitsverkehr einer Genehmigung. Diese wird in Form einer Unternehmensgenehmigung erteilt. Gemäß § 3 Abs. 1 i.V.m. § 2 Abs. 1 Satz 2 PBefG wird die Genehmigung dem Unternehmer für seine Person, sei sie natürlich oder juristisch, und für einen bestimmten Verkehr und damit regelungstechnisch als personenbezogene Betriebserlaubnis erteilt. Diesen Verkehr muss der Unternehmer nach § 3 Abs. 2 Satz 1 PBefG im eigenen Namen, unter eigener Verantwortung und für eigene Rechnung betreiben.

§ 2 Abs. 1 Satz 1 PBefG enthält ein präventives Verbot mit Erlaubnisvorbehalt. Das bedeutet, dass die Aufnahme der Tätigkeit der Personenbeförderung grundsätzlich von der vorherigen Erteilung einer Genehmigung abhängig ist. Der potenzielle Beförderer muss für eine der im Personenbeförderungsgesetz vorgesehenen Beförderungsarten (»Typenzwang«) eine Genehmigung

106 Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr im Land Sachsen-Anhalt (ÖPNVG LSA) vom 31.07.2012 (GVBl. LSA 2012, 307, 308), zuletzt geändert durch Gesetz vom 28.05.2018 (GVBl. LSA S. 61).

107 Thüringer Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr (ThürÖPNVG) vom 22.06.2005 (GVBl. S. 276).

108 *Jenssen*, Der öffentliche Personennahverkehr als Rechtsbegriff, S. 19.

109 *Rebler*, RdTW 2014, 461 (462).

beantragen und kann seine Tätigkeit erst aufnehmen, wenn er diese von der Behörde erhalten hat. Wird eine Beförderung von Personen ohne entsprechende Genehmigung durchgeführt, so handelt es sich gemäß § 61 Abs. 1 Nr. 1 PBefG um eine Ordnungswidrigkeit, die nach § 61 Abs. 2 PBefG mit einer Geldbuße von bis zu 20.000 Euro geahndet werden kann. Die Voraussetzungen für die Erteilung einer Genehmigung regelt § 13 PBefG. Nach § 13 Abs. 1 Nr. 1 bis 4 PBefG darf die Genehmigung nur erteilt werden, wenn die Sicherheit und Leistungsfähigkeit des Betriebs gewährleistet sind, der Antragsteller als Unternehmer zuverlässig ist, der Antragsteller als Unternehmer oder die für die Geschäftsführung bestellte Person fachlich geeignet ist und der Antragsteller und die von ihm mit der Durchführung von Verkehrsleistungen beauftragten Unternehmer ihren Betriebssitz oder ihre Niederlassung im Inland haben.

9.1.2.2.1 Genehmigungsfähige Verkehrsarten

Das Personenbeförderungsgesetz unterscheidet die gewerbliche Personenbeförderung in den §§ 42, 43 und 46 bis 49 in die Verkehrsarten Linien- und Gelegenheitsverkehr und definiert verschiedene, gegeneinander abgegrenzte Formen dieser beiden Verkehrsarten. Aus dieser Festlegung folgt, dass Verkehre, die keinem dieser Typen angehören oder zugeordnet werden können, nicht genehmigungsfähig und damit grundsätzlich verboten sind (sog. »Typenzwang des Personenbeförderungsgesetzes«).¹¹⁰ Eine trotzdem erteilte Genehmigung ist nichtig, da sie gegen eine zwingende gesetzliche Vorschrift verstößt.¹¹¹

a) *Linienverkehr*

Als Linienverkehr wird in § 42 Satz 1 PBefG eine zwischen bestimmten Ausgangs- und Endpunkten eingerichtete regelmäßige Verkehrsverbindung definiert, auf der Fahrgäste an bestimmten Haltestellen ein- und aussteigen können. Dabei muss gemäß § 42 Satz 2 PBefG kein Fahrplan mit bestimmten Abfahrts- und Ankunftszeiten bestehen. Auch müssen keine Zwischenhaltestellen eingerichtet sein. Unter den Begriff des Linienverkehrs fallen gemäß § 42a Satz 1 PBefG auch der Personenfernverkehr sowie nach § 43 Satz 1

¹¹⁰ Heinze, in: *Heinze/Fehling/Fiedler*, PBefG, Kommentar, 2. Auflage 2014, § 2 Rn. 49.

¹¹¹ *Bidinger*, Personenbeförderungsrecht, Kommentar, Stand 12/2015, § 46 Rn. 2.

Nr. 1 bis 4 PBefG die regelmäßige Beförderung von Berufstätigen zwischen Wohnung und Arbeitsstelle (Berufsverkehr), von Schülern zwischen Wohnung und Lehranstalt (Schülerfahrten), von Personen zum Besuch von Märkten (Marktfahrten) sowie von Theaterbesuchern.

b) Gelegenheitsverkehr

§ 46 Abs. 1 PBefG definiert Gelegenheitsverkehr als Beförderung von Personen mit Kraftfahrzeugen, die nicht Linienverkehr nach den §§ 42, 42a und 43 PBefG ist. Als Formen des Gelegenheitsverkehrs sind gemäß § 46 Abs. 2 PBefG nur Verkehr mit Taxen (§ 47 PBefG), Ausflugsfahrten und Fernziel-Reisen (§ 48 PBefG) sowie Verkehr mit Mietomnibussen und mit Mietwagen (§ 49 PBefG) zulässig.

Verkehr mit Taxen

§ 46 Abs. 1 PBefG definiert Gelegenheitsverkehr als Beförderung von Personen mit Kraftfahrzeugen, die nicht Linienverkehr nach den §§ 42, 42a und 43 PBefG ist. Als Formen des Gelegenheitsverkehrs ist gemäß § 46 Abs. 2 PBefG unter anderem der Verkehr mit Taxen nach § 47 PBefG zulässig. Gemäß § 8 Abs. 2 PBefG handelt sich bei Verkehr mit Taxen auch um öffentlichen Personennahverkehr, wenn dieser eine der in § 8 Abs. 1 PBefG genannten Verkehrsarten ersetzt, ergänzt oder verdichtet. Eine Ersetzung oder Verdichtung von Linienverkehr liegt nur vor, soweit die Verkehrsleistungen der Taxen anstelle oder im Zusammenhang mit einem genehmigten, fahrplanmäßigen Linienverkehr ähnlich wie dieser erbracht werden.¹¹²

Die Zulassung eines Verkehrs mit Taxen erfolgt gemäß § 13 Abs. 4 PBefG im Rahmen einer auf der Grundlage von Bedarfsberechnungen gesteuerten Kontingentierung von Taxilizenzen durch die zuständige Genehmigungsbehörde.¹¹³ In Hessen sind dies in Gemeinden mit 7.500 und mehr Einwohnern der Gemeindevorstand, im Übrigen die Kreisausschüsse. Nach § 9 Abs. 1 Nr. 5 PBefG ist für jedes einzelne Taxi, auch desselben Unternehmers, eine eigene Genehmigung erforderlich.

¹¹² Heinze, in: *Heinze/Fehling/Fiedler*, PBefG, Kommentar, 2. Auflage 2014, § 8 Rn. 8.

¹¹³ *Füßler*, DVBl. 2011, 20 (23).

Gemäß § 13 Abs. 4 Satz 1 PBefG ist die Genehmigung für einen Verkehr mit Taxen zu versagen, wenn die öffentlichen Verkehrsinteressen dadurch beeinträchtigt werden, dass durch die Ausübung des beantragten Verkehrs das örtliche Taxengewerbe in seiner Funktionsfähigkeit bedroht wird. Um eine solche Bedrohung der Existenz des örtlichen Taxigewerbes zu beurteilen, kommt es nicht allein auf die Bedrohung durch eine einzelne beantragte Genehmigung, sondern auf die Gesamtheit der Verhältnisse des örtlichen Taxigewerbes an.¹¹⁴ Die Bedrohung der Funktionsfähigkeit des Taxengewerbes muss mit Hilfe einer Prognose konkret nachgewiesen werden, um die Versagung einer Genehmigung zu rechtfertigen, wobei eine Bedrohung erst dann gegeben ist, wenn die Erteilung weiterer Genehmigungen zu schwerwiegenden Mängeln des Taxenverkehrs führen würde.¹¹⁵ Um solch eine Bedrohung festzustellen, sind für den Bezirk der Genehmigungsbehörde nach § 13 Abs. 4 Satz 2 PBefG insbesondere die Nachfrage nach Beförderungsaufträgen im Taxenverkehr, die Taxidichte, die Entwicklung der Ertrags- und Kostenlage unter Einbeziehung der Einsatzzeit sowie die Anzahl und Ursachen der Geschäftsaufgaben zu berücksichtigen. Zur Feststellung von möglichen Auswirkungen früher erteilter Genehmigungen auf die öffentlichen Verkehrsinteressen soll die Genehmigungsbehörde gemäß § 13 Abs. 4 Satz 3 und 4 PBefG vor der Entscheidung über neue Anträge einen Beobachtungszeitraum einschalten, der höchstens ein Jahr seit der letzten Erteilung einer Genehmigung betragen soll.

Nach § 13 Abs. 5 Satz 1 PBefG sind bei der Erteilung der Genehmigung für den Taxenverkehr Neubewerber und vorhandene Unternehmen angemessen zu berücksichtigen. Dieses Gebot der Berücksichtigung von Neubewerbern stellt eine Ermächtigung der Behörde zur Bildung von Genehmigungskontingenten für Neubewerber und Genehmigungsinhaber dar, wobei der Behörde bei der Einschätzung der mit der Funktionsfähigkeit des Taxengewerbes vereinbaren Größe des Kontingents, also der Anzahl der Genehmigungen, ein nur begrenzt nachprüfbarer Beurteilungsspielraum zusteht.¹¹⁶

114 Heinze, in: *Heinze/Fehling/Fiedler*, PBefG Kommentar, § 13 PBefG, Rn. 193.

115 Heinze, in: *Heinze/Fehling/Fiedler*, PBefG Kommentar, § 13 PBefG, Rn. 194.

116 Heinze, in: *Heinze/Fehling/Fiedler*, PBefG Kommentar, § 13 PBefG, Rn. 200.

Grundsätzlich werden die Antragsteller nach der zeitlichen Reihenfolge des Eingangs ihrer Anträge berücksichtigt. Gemäß § 13 Abs. 5 Satz 3 PBefG wird ein Antragsteller jedoch unabhängig vom Zeitpunkt der Antragstellung nachrangig behandelt, wenn er entweder nicht beabsichtigt, das Taxengewerbe als Hauptbeschäftigung zu betreiben, er sein Unternehmen nicht als Hauptbeschäftigung betrieben hat oder innerhalb der letzten acht Jahre ganz oder teilweise veräußert oder verpachtet hat, oder er seiner Betriebspflicht nicht ordnungsgemäß nachgekommen ist. Nach § 13 Abs. 5 Satz 4 PBefG darf einem Antragsteller jeweils nur eine Genehmigung erteilt werden, sofern nicht mehr Genehmigungen erteilt werden können, als Antragsteller vorhanden sind. Grundsätzlich wird Neubewerbern die Genehmigung gemäß § 13 Abs. 5 Satz 5 PBefG für die Dauer von zwei Jahren erteilt, wobei die aus dieser Genehmigung erwachsenden Rechte und Pflichten während dieses Zeitraums nicht übertragen werden dürfen.

Es wird deutlich, dass beim Taxenverkehr an die Stelle des für den Linienverkehr geltenden Mehrfachgenehmigungsverbot, welcher den Zulassungsanspruch begrenzt, eine Kontingentierung der Genehmigungen samt einem allgemeinverbindlichen Ortstarif tritt.¹¹⁷ Diese Kontingentierung wird durch das Allgemeinwohlinteresse an einer Bedarfsdeckung durch Linienverkehr und die Bewirtschaftung der innerörtlichen Verkehrsraumnutzung gerechtfertigt. Die Verfassungsmäßigkeit dieser objektiven Zulassungsschranken für den Verkehr mit Taxen hat das Bundesverfassungsgericht bestätigt.¹¹⁸

Verkehr mit Mietwagen

In § 49 Abs. 4 Satz 1 PBefG wird der Verkehr mit Mietwagen als die Beförderung von Personen mit Personenkraftwagen definiert, 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 gemäß § 49 Abs. 4 Satz 2 PBefG nur Beförderungsaufträge ausgeführt werden, die am Betriebsitz oder in der Wohnung des Unternehmers eingegangen sind. Für Mietwagen gilt zudem die Rückkehrpflicht,

¹¹⁷ Heinze, in: *Heinze/Fehling/Fiedler*, PBefG Kommentar, § 13 PBefG, Rn. 192.

¹¹⁸ *BVerfG*, Beschluss vom 08.06.1960 – 1 BvL 53/55, NJW 1960, 1515 (1517).

welche nach § 49 Abs. 4 Satz 3 PBefG beinhaltet, dass der Mietwagen nach Ausführung des Beförderungsauftrags unverzüglich zum Betriebssitz zurückzukehren hat, es sei denn, er hat vor der Fahrt von seinem Betriebssitz oder der Wohnung oder während der Fahrt fernmündlich einen neuen Beförderungsauftrag erhalten. Den Eingang des Beförderungsauftrages am Betriebssitz oder in der Wohnung hat der Mietwagenunternehmer gemäß § 49 Abs. 4 Satz 4 PBefG buchmäßig zu erfassen und die Aufzeichnung ein Jahr aufzubewahren.

Die für den Taxenverkehr geltende Betriebs- und Beförderungspflicht nach den §§ 21 und 22 PBefG sind auf den Mietwagenverkehr gemäß § 49 Abs. 4 Satz 7 PBefG nicht anzuwenden. Der daher geltende besondere Schutz des Taxenverkehrs gegenüber dem Mietwagenverkehr wird in § 49 Abs. 4 Satz 5 PBefG dadurch konkretisiert, dass Annahme, Vermittlung und Ausführung von Beförderungsaufträgen, das Bereithalten des Mietwagens sowie Werbung für Mietwagenverkehr weder allein noch in ihrer Verbindung geeignet sein dürfen, zur Verwechslung mit dem Taxenverkehr zu führen.

c) Untypische Verkehre und Experimentierklausel

Der zuvor beschriebene Typenzwang des Personenbeförderungsgesetzes ist unter bestimmten Voraussetzungen Ausnahmen zugänglich. § 2 Abs. 6 PBefG eröffnet die Möglichkeit, anstelle der Ablehnung einer Genehmigung im Fall einer Beförderung, die nicht alle Merkmale einer Verkehrsart oder Verkehrsform erfüllt, eine Genehmigung nach denjenigen Vorschriften zu erteilen, denen diese Beförderung am meisten entspricht. Voraussetzung ist jedoch, dass der Genehmigungserteilung keine öffentlichen Verkehrsinteressen entgegenstehen. Die Zulassung eines Verkehrs nach § 2 Abs. 6 PBefG bedarf einer ausdrücklichen Genehmigung, die – unter Anwendung der §§ 12 bis 17 PBefG – nach pflichtgemäßem Ermessen durch die Behörde zu erteilen ist.¹¹⁹

Abweichungen von den Vorschriften des Personenbeförderungsgesetzes sind nach § 2 Abs. 7 PBefG auch zur praktischen Erprobung neuer Verkehrsarten oder Verkehrsmittel möglich. Die Genehmigungsbehörde kann diese Abweichung auf Antrag im Einzelfall für die Dauer von höchstens vier Jahren genehmigen, soweit öffentliche Verkehrsinteressen nicht entgegenstehen (sog. »Experimentierklausel«). Zweck der Vorschrift ist es, die Zulassung nicht von

119 *Bauer*, PBefG, Kommentar, 2010, § 2 PBefG, Rn. 21.

der Systematik des Personenbeförderungsgesetzes erfassbarer und damit nicht genehmigungsfähiger Verkehre zu ermöglichen und damit das Personenbeförderungsrecht für neue gesellschaftliche, wirtschaftliche und verkehrliche Entwicklungen offenzuhalten.¹²⁰ § 2 Abs. 7 PBefG ist unabhängig davon anwendbar, ob die Zuordnung von Beförderungen zu bestimmten Verkehrsarten oderformen nach § 2 Abs. 6 PBefG gegeben ist oder nicht. Mögliche Anwendungsfälle für eine Genehmigung nach § 2 Abs. 7 PBefG sind zum Beispiel Bürgerbusse oder Anruf-Sammeltaxen.¹²¹ Die Entscheidung nach § 2 Abs. 7 PBefG liegt mit Rücksicht auf Art. 12 Abs. 1 GG nicht im uneingeschränkten Ermessen der Genehmigungsbehörde.¹²²

Bezogen auf den Dienst des Unternehmens Uber stellte das OVG Hamburg¹²³ fest, dass der Gelegenheitsverkehr mit UberPop auch nicht ausnahmsweise zur Erprobung neuer Verkehrsarten unter Abweichung von den Vorschriften des Personenbeförderungsgesetzes gemäß § 2 Abs. 7 PBefG genehmigungsfähig sei. Hiergegen sprächen überragende Interessen der Allgemeinheit in der Form, dass Gelegenheitsverkehr zur Personenbeförderung jedenfalls dann nicht genehmigt werden könne, wenn, wie im Fall von Uber, der Unternehmer für die gewerbliche Nutzung nicht versicherte Fahrzeuge einsetze und das Entrichten von Einkommenssteuern und Sozialabgaben für die Fahrenden sowie von Umsatzsteuern für die Entgelte in dem Geschäftsmodell nicht vorgesehen sei.

9.1.2.2.2 Unternehmereigenschaft

Gemäß § 2 Abs. 1 Satz 1 und 2 PBefG benötigt nur der »Beförderer« eine Genehmigung nach dem Personenbeförderungsgesetz, da er Unternehmer im Sinne dieses Gesetzes ist. An ihn werden insbesondere die in § 13 PBefG formulierten Anforderungen gestellt. Demgegenüber bedarf ein bloßer Vermittler nach geltendem Recht keiner Genehmigung.¹²⁴

120 *Bauer*, PBefG, Kommentar, 2010, § 2 PBefG, Rn. 30.

121 *Fromm*, NVwZ, 1992, 536 (540).

122 *Heinze*, in: *Heinze/Fehling/Fiedler*, PBefG, Kommentar, 2. Auflage 2014, § 2 Rn. 58.

123 *OVG Hamburg*, Beschluss v. 24.09.2014 – 3 Bs 175/14, BeckRS 2014, 56791.

124 *Wimmer/Weiß*, MMR 2015, 80 (81).

Für Ridesharing-Angebote stellt sich die Frage, ob der Betreiber eines entsprechenden Dienstes tatsächlich lediglich als reiner Vermittler tätig wird und seine Tätigkeit damit genehmigungsfrei ist oder ob er aufgrund der konkreten Ausgestaltung des Systems darüber hinaus Verantwortung für wesentliche Aspekte der Beförderung übernimmt und mithin eventuell sogar Genehmigungspflichten nach dem Personenbeförderungsgesetz begründet werden.

»Beförderer« im Sinne des Personenbeförderungsgesetzes ist, wer die wirtschaftlichen Vorteile und Risiken der Beförderung trägt und im Verhältnis zum Fahrgast als Vertragspartner auftritt, wobei unerheblich ist, wer die Beförderung selbst tatsächlich durchführt.¹²⁵ Hier ist im Einzelfall zu prüfen, wie das jeweilige Ridesharing-System ausgestaltet ist und ob sich dadurch Betreiberpflichten für den vermeintlichen Vermittler ergeben oder ob das System so angelegt ist, dass lediglich Fahrende und Mitfahrende bezüglich der Personenbeförderung in einer rechtlichen Austauschbeziehung stehen.

Hinsichtlich des Dienstes UberPop wurde mehrfach gerichtlich entschieden, dass diese als Unternehmer eines Gelegenheitsverkehrs im Sinne des § 2 Abs. 1 Satz 2 PBefG zu beurteilen seien.

Das *Oberverwaltungsgericht Hamburg* stellte fest, dass es sich bei der Geschäftstätigkeit UberPop um Beförderung von Personen mit Kraftfahrzeugen im Gelegenheitsverkehr i.S.d. § 2 Abs. 1 Satz 1 Nr. 4 PBefG handele, für welchen Uber der verantwortliche Unternehmer sei. Dies folge aus dem Umstand, dass sie den Nutzern gegenüber selbst als Vertragspartner auftreten, die Fahrpreise festsetzen und diese auch den Nutzern gegenüber in Rechnung stellen.¹²⁶ Diese Geschäftstätigkeit sei keine bloße Vermittlung von Mitfahrgelegenheiten, da sich Mitfahrgelegenheiten dadurch auszeichneten, dass der Fahrende Start und Ziel einer ohnehin von ihm durchgeführten Fahrt bestimme und Dritte bei dieser Fahrt mitbefördere. Das mit UberPop betriebene Geschäft biete dagegen an, dass Nutzende der App ihren Beförderungswunsch Uber mitteilen könnten, dieser einen Fahrenden informiere, der dann von seinem Standort den Nutzer aufsuche, um nach dessen Wünschen ihn zu dessen Fahrziel gegen Entgelt zu befördern.¹²⁷ Damit würden entgeltliche Beförderungs-

125 *Wimmer/Weiß*, MMR 2015, 80 (81).

126 *OVG Hamburg*, Beschluss v. 24.09.2014 – 3 Bs 175/14, NVwZ 2014, 1528 (1530).

127 So auch *LG Frankfurt*, Urteil v. 18.03.2015 – 3/8 O 136/14, BeckRS 2015, 08985.

leistungen mit Kraftfahrzeugen erbracht. Dies sei gemäß § 46 Abs. 1 PBefG als Gelegenheitsverkehr mit Kraftfahrzeugen zu qualifizieren. Über betreibe die Beförderung von Personen nicht im Linienverkehr, sondern nach individuellen Anforderungen der Nutzer zu von denen vorgegebenen Fahrzielen und sei Unternehmerin dieses Gelegenheitsverkehrs i.S.d. § 2 Abs. 1 Satz 2 PBefG. Zwar sei Uber nicht Halterin der Fahrzeuge und zahle keine Steuern und Sozialbeiträge für die Fahrenden, gleichwohl steuere und verantworte Uber die Beförderung der Nutzer der App von deren Werbung über den Einsatz der Fahrenden bis zur Bezahlung der Fahrt und Entlohnung der Fahrenden und erfülle damit alle Voraussetzungen, die einen selbst Personenbeförderungen durchführenden Unternehmer kennzeichnen würden.

Der Gelegenheitsverkehr mit UberPop sei nicht zulässig und damit nicht genehmigungsfähig. Zulässig als Gelegenheitsverkehr seien nur der Verkehr mit Taxen, Ausflugsfahrten und Fernziel-Reisen sowie der Verkehr mit Mietomnibussen und Mietwagen gemäß § 46 Abs. 2 PBefG. Die Einordnung des Gelegenheitsverkehrs von UberPop als Taxenverkehr scheide aus, da Uber die eingesetzten Fahrzeuge nicht gemäß § 47 Abs. 1 PBefG an den für Taxen behördlich zugelassenen Stellen bereithalte. Außerdem bestünde keine Beförderungspflicht der Fahrenden. Die Fahrzeuge seien äußerlich nicht als Fahrzeuge der gewerblichen Personenbeförderung gekennzeichnet. Beförderungsaufträge könnten ausschließlich über das Programm »UberApp« erteilt werden. Die Einordnung als Verkehr mit Mietwagen scheide ebenfalls aus, weil die Fahrzeuge nach Ausführung des Beförderungsauftrags gemäß § 49 Abs. 4 PBefG nicht unverzüglich zum Betriebssitz zurückkehren würden. Ausflugsfahrten und Fernziel-Reisen würden von UberPop ebenfalls nicht angeboten.

Weiterhin urteilte das Gericht, dass das Verbot, keinen Gelegenheitsverkehr zu betreiben, der nicht genehmigungsfähig sei, keinen Verstoß gegen die Berufsfreiheit des Art. 12 Abs. 1 GG darstelle. Wer einen Beruf ergreifen und ausüben wolle, sei gehalten, dies im Rahmen der für jedermann geltenden Vorschriften zu tun. Hinsichtlich des Geschäftsmodells UberPop für Personenbeförderungen im Gelegenheitsverkehr sei die Freiheit der Berufswahl zwar eingeschränkt, doch sprächen überragende Interessen der Allgemeinheit dafür, dass Gelegenheitsverkehr zur Personenbeförderung jedenfalls dann nicht genehmigungsfähig sei, wenn, wie vorliegend, der Unternehmer für die gewerbliche Nutzung nicht versicherte Fahrzeuge einsetze und das Entrichten von

Einkommenssteuern und Sozialabgaben für die Fahrenden sowie von Umsatzsteuern für die Entgelte im dem Geschäftsmodell nicht vorgesehen sei. Der Eingriff in Art. 12 GG sei somit gerechtfertigt.

Das *Landgericht Frankfurt* hat Uber unter Androhung von Ordnungsgeldern von bis zu 250.000 Euro zur Unterlassung von Vermittlungen von Beförderungswünschen an Fahrende verurteilt.¹²⁸ Das Gericht sah im Einsatz der Smartphone-App UberPop für die entgeltliche Vermittlung von Fahrdienstleistungen eine unlautere geschäftliche Handlung im Sinne von §§ 3, 4 Nr. 11 UWG¹²⁹ i.V.m. § 2 Abs. 1 Satz 1 PBefG. Die Beförderung von Fahrgästen stelle einen entgeltlichen Gelegenheitsverkehr im Sinne von § 46 PBefG dar, für den die fahrenden Nutzer die erforderliche Personenbeförderungsgenehmigung nicht vorweisen würden.

Das Gericht sah in dem Verbot, keinen Gelegenheitsverkehr ohne Genehmigung zu betreiben, keinen Verstoß gegen die Berufsfreiheit in Art. 12 Abs. 1 GG. Zwar sei ein Eingriff in die Berufsfreiheit anzunehmen, dieser sei aber selbst dann gerechtfertigt, wenn das Geschäftsmodell von Uber nicht nach § 13 Abs. 1 PBefG genehmigungsfähig sein sollte und deshalb davon ausgegangen werden könne, dass ein Eingriff in die Berufswahlfreiheit vorliege. Ein solcher Eingriff könne durch überragende Interessen der Allgemeinheit gerechtfertigt werden. Die Nichtgenehmigungsfähigkeit des Geschäftsmodells Ubers sei jedenfalls dann nicht verfassungsrechtlich zu beanstanden, wenn wie vorliegend, der Unternehmer für die gewerbliche Nutzung nicht versicherte Fahrzeuge einsetze und sowohl das Entrichten von Umsatzsteuer in Deutschland als auch von Sozialabgaben für die Fahrenden in dem Geschäftsmodell nicht vorgesehen sei. Zum einen könne die Allgemeinheit ohne die verlässliche Zahlung von Steuern und Sozialabgaben nicht funktionsfähig bleiben. Daher gehöre die Pflicht, beide abzuführen, zu den zulässigen Einschränkungen der Berufswahlfreiheit. Zum anderen gehöre es zu den überragenden öffentlichen Interessen der Allgemeinheit, dass die mit den Personenbeförderungen im Gelegenheitsverkehr verbundenen Gefahren hinreichend versichert seien. Dies

128 *LG Frankfurt*, Urteil v. 18.03.2015 – 3/8 O 136/14, BeckRS 2015, 08985.

129 Gesetz gegen den unlauteren Wettbewerb in der Fassung der Bekanntmachung vom 03.03.2010 (BGBl. I S. 254), das zuletzt durch Artikel 4 des Gesetzes vom 17.02.2016 (BGBl. I S. 233) geändert worden ist.

sei dem Pflichtversicherungsgesetz unschwer zu entnehmen. Andernfalls würden, so das Gericht, zumindest die Kosten von Personenschäden den Sozialversicherungssystemen zur Last fallen, denen Beiträge zuzuführen nach dem Geschäftsmodell Ubers nicht vorgesehen sei. Außerdem gelte die Haftpflichtversicherung für Privatfahrzeuge grundsätzlich nicht für Unfälle im Rahmen des Gelegenheitsverkehrs zur Personenbeförderung, weil das versicherte Fahrzeug zu einem anderen als dem versicherten Zweck verwendet worden sei. Vielmehr müsse der Versicherungsschutz ausdrücklich auf den Gelegenheitsverkehr zur Personenbeförderung ausgedehnt werden. Anderenfalls sei das Fahrzeug insoweit nicht versichert. Uber als Betreiber des Geschäftsmodells müsse dafür sorgen, dass eine Versicherung abgeschlossen werde, die die Schäden, insbesondere Personenschäden, im Fall eines Unfalls in ausreichendem Umfang decke. Schließlich solle die Genehmigungspflicht einen hohen Sicherheitsstandard für die zu befördernden Fahrgäste gewährleisten. So müssten Fahrzeuge, die zur Personenbeförderung zugelassen sind, öfter als normale Fahrzeuge einer technischen Untersuchung beim TÜV unterzogen werden. Darüber hinaus sei der Abschluss einer Versicherung zu Gunsten der Fahrgäste im Falle eines Unfalls verpflichtend. Ferner müssten die Fahrenden auch auf ihre Zuverlässigkeit und persönliche Eignung untersucht werden. Auch diese Sicherheitsstandards unterliefe Uber mit seinem Geschäftsmodell, weshalb es in Deutschland nicht zugelassen werden könne und sein Betrieb untersagt werden müsse.

Die Erfüllung der Unternehmereigenschaft nach dem Personenbeförderungsgesetz durch Uber begründete das *Landgericht Frankfurt*¹³⁰ damit, dass das Uber selbst Verträge mit den mitfahrenden Nutzern seiner App als Nachfragern von Beförderungsleistungen schließe, es Fahrpreise und Entgeltbestandteile vor Fahrbeginn festlege und der gesamte Zahlungsverkehr zentral über Uber liefere. Zudem bewerbe ausschließlich Uber selbst sein Geschäftsmodell, akquiriere die Fahrenden über das Internet und steuere deren Einsatz mit Hilfe von deren Smartphones. Zwar sei Uber nicht selbst Halter der Fahrzeuge und zahle auch keine Steuern und Sozialbeiträge für die Fahrenden, steuere und verantworte jedoch gleichwohl die Beförderung der Nutzer der App von deren Werbung über den Einsatz der Fahrenden bis zur Bezahlung der Fahrt und

130 *LG Frankfurt*, Urteil v. 18.03.2015 – 3/8 O 136/14, BeckRS 2015, 08985.

Entlohnung der Fahrenden. Da das Geschäftsmodell von Uber in seiner Gesamtheit darauf angelegt sei, den Gelegenheitsverkehr innerhalb der Bundesrepublik Deutschland mit Hilfe einer technischen Applikation und den von ihr akquirierten Fahrenden selbst zu betreiben, sei Uber als Unternehmer im Sinne von § 2 Abs. 1 Satz 2 PBefG und damit als verantwortlich anzusehen.

Das Gericht stellte besonders heraus, dass sich Mitfahrgelegenheiten dadurch auszeichneten, dass die fahrende Person Start und Ziel einer ohnehin von ihm durchgeführten Fahrt bestimme und Dritte bei dieser Fahrt mitbefördere. Das mit UberPop betriebene Geschäft biete hingegen die Möglichkeit, dass Nutzer der App ihren Beförderungswunsch der Betreiberin der App mitteilen, diese einen Fahrer organisiere und er von seinem Standort den Nutzer aufsuche, um nach dessen Wünschen ihn zu dessen Fahrziel gegen Entgelt zu befördern. Damit würden Beförderungsleistungen mit Kraftfahrzeugen erbracht.

Auch das *Verwaltungsgericht Berlin* kommt in seinem Beschluss vom 26.09.2014¹³¹ zu dem Ergebnis, dass Uber nach summarischer Prüfung gemäß § 2 Abs. 1 Satz 2 PBefG Unternehmerin im Sinne dieses Gesetzes sei. Wer Personen im Gelegenheitsverkehr mit Kraftfahrzeugen entgeltlich oder geschäftsmäßig befördere, sei Unternehmer im Sinne des Personenbeförderungsgesetzes. Die Unternehmereigenschaft sei folglich an den Tatbestand der Beförderung geknüpft. Dabei beschränke sich der Begriff des Beförderers nach ganz herrschender Meinung nicht darauf, wer faktisch die Beförderung durchführe. Vielmehr unterläge der verantwortlich Durchführende der Genehmigungspflicht, und das sei derjenige, der den Fahrgästen gegenüber im Außenverhältnis als Vertragspartner auftrete. Nach Auffassung des Gerichts entspreche nur diese Ansicht dem Zweck der Genehmigungspflicht nach § 2 Abs. 1 PBefG, der darin bestehe, den zu befördernden Fahrgast möglichst umfassend und nicht nur im engeren Sinne des Beförderungsbegriffes zu schützen. Denn der Fahrgast habe nur gegenüber seinem Vertragspartner vertragliche Ansprüche und nicht gegenüber einem lediglich als Erfüllungsgehilfen des Veranstalters tätig werdenden Beförderungsunternehmen. Es käme deshalb maßgeblich auf die Zuverlässigkeit und Leistungsfähigkeit des Vertragspartners an. Der Fahrgast müsse sich darauf verlassen können, dass bei öffentlicher Personen-

131 *VG Berlin*, Beschluss v. 26.09.2014 – VG 11 L 353.14 BeckRS 2014, 57087.

beförderung die zuständige Behörde den Betreiber einer persönlichen und fachlichen Zuverlässigkeitsprüfung unterzogen habe und ihn im Sinne des Verbraucherschutzes überwache. Dass nur diese Auslegung des Gesetzes der gesetzgeberischen Intention entspreche, ergebe sich auch aus einem Umkehrschluss aus § 2 Abs. 5a PBefG. Darin werde geregelt, dass derjenige, der Gelegenheitsverkehr in der Form der Ausflugsfahrt oder der Ferienziel-Reise plane, organisiere und anbiete, nicht selbst im Besitz einer Genehmigung nach dem Personenbeförderungsgesetz sein müsse, wenn er gegenüber den Teilnehmern eindeutig zum Ausdruck bringe, dass die Beförderung nicht von ihm selbst, sondern von einem bestimmten Unternehmer, der Inhaber einer Genehmigung nach diesem Gesetz ist, durchgeführt werde. Eine derartige gesetzliche Regelung sei nach Meinung des Gerichts entbehrlich gewesen, wenn von vornherein nur derjenige, der faktisch die Beförderung durchführe, als der Beförderer und damit als der Unternehmer im Sinne des § 2 Abs. 1 Satz 2 PBefG anzusehen wäre.

Auch der Eindruck, dass der Fahrpreis letztlich an Uber und nicht an die individuelle fahrende Person zu zahlen sei, spreche für eine Unternehmereigenschaft Ubers. Dieser werde noch dadurch verstärkt, dass die einzelnen Fahrenden oder Mietwagenunternehmer ihr Entgelt für die Beförderungsleistung nicht von den Fahrgästen, sondern über Uber und das von ihr verwaltete Kreditkartenmanagement erhalten würden. Darüber hinaus unternähme Uber nach eigenen Angaben über die Übermittlung des Fahrtwunsches an die Fahrenden hinaus »angemessene Anstrengungen..., um Sie mit dem Transport-/Beförderungsanbieter für das Erlangen der Transport-Beförderungsdienstleistungen in Kontakt zu bringen«, was ebenfalls über die Rolle eines reinen Vermittlers hinausgehe.

Ebenfalls das *Oberverwaltungsgericht Berlin-Brandenburg* urteilte¹³², es sei davon auszugehen, dass Uber sowohl von der vertraglichen als auch von der organisatorischen Seite betrachtet die Personenbeförderung der Nutzer ihrer Apps, angefangen von der Kunden-Werbung und deren Registrierung über die Vermittlung und Durchführung der Beförderung bis hin zu deren Bezahlung allein verantwortlich organisiere und kontrolliere, womit es alle Voraussetzungen erfülle, die einen selbst Personenbeförderungen durchfüh-

132 *OVG Berlin-Brandenburg*, Beschluss v. 10.04.2015 – OVG 1 S 96.14, BeckRS 2015, 44779.

renden Unternehmer kennzeichnen. Das Geschäftsmodell UberPop unterscheidet sich damit wesentlich von den Tätigkeiten der Taxizentralen und den »echten Taxi-Apps«, bei denen der Kunde mit den jeweiligen Fahrenden und nicht mit den vorgenannten Vermittlern einen Beförderungsvertrag abschließt und das Entgelt auch gegenüber diesen Vertragspartnern unmittelbar entrichtet werden müsse. Der maßgebliche Unterschied liege darin, dass bei dem Geschäftsmodell von Uber nur mittels Kreditkarte und ausschließlich über diesen abgerechnet werden könne, womit Uber den kompletten Bezahlvorgang auch der Höhe nach unter seiner Kontrolle hielte. Vor diesem Hintergrund seien die »Klarstellungen« Ubers in seinen überarbeiteten Nutzungsbedingungen, dass Uber selbst nicht der Beförderer sei, nur als Vermittler agiere und die Bereitstellung von Transport-/Beförderungsdienstleistungen einer einzugehenden Vereinbarung mit dem Transport-/Beförderungsanbieter bedürfe, deren Partei das Unternehmen nicht sei, als Schutzbehauptungen zu werten, die den tatsächlichen und rechtlichen Umständen, wie sie sich dem Senat im vorliegenden Verfahren darstellen, nicht entsprächen.

9.1.2.2.3 Tatbestandsmerkmale genehmigungspflichtiger Personenbeförderung

Der Genehmigungspflicht unterliegen gemäß § 1 Abs. 1 Satz 1 PBefG die entgeltliche oder geschäftsmäßige Personenbeförderung mit Straßenbahnen, Obussen, Kraftfahrzeugen im Linienverkehr nach § 42 PBefG. Des Weiteren bedürfen Sonderformen des Linienverkehrs mit Kraftfahrzeugen nach § 43 PBefG¹³³ sowie die Beförderung mit Kraftfahrzeugen im Gelegenheitsverkehr nach § 46 PBefG einer Genehmigung.

§ 4 Abs. 4 PBefG kategorisiert Kraftfahrzeuge als Straßenfahrzeuge, die durch eigene Maschinenkraft bewegt werden, ohne an Schienen oder eine Fahrleitung gebunden zu sein, in Personenkraftwagen (Nr. 1), Kraftomnibusse (Nr. 2) und Lastkraftwagen (Nr. 3). Unterscheidungsmerkmal zwischen diesen Fahrzeugtypen ist zum einen die Beförderung von Gütern (Lastkraftwagen) und Personen sowie bei der Beförderung von Personen die jeweils beförderte Anzahl dieser. Personenkraftwagen sind nach § 4 Abs. 4 Nr. 1 PBefG solche Kraft-

¹³³ Verkehre, die unter Ausschluss anderer Fahrgäste der Beförderung von Berufstätigen, Schülern, Markt- oder Theaterbesuchern dienen, § 43 PBefG.

fahrzeuge, die nach ihrer Bauart und Ausstattung zur Beförderung von nicht mehr als neun Personen (einschließlich Führer) geeignet und bestimmt sind.

Der Geltungsbereich des Personenbeförderungsgesetzes umfasst nach § 1 Abs. 1 Satz 1 PBefG entgeltliche und geschäftsmäßige Personenbeförderungen und gilt somit nicht nur für gewerbliche, also mit Gewinnerzielungsabsicht betriebene Verkehre.¹³⁴ Grund hierfür ist die bei einer regelmäßigen Beförderung von Personen bestehende Gefahr für die öffentlichen Sicherheit und Ordnung, so dass losgelöst von einer Gewinnerzielungsabsicht des Beförderers vom Gesetzgeber eine Überwachung für notwendig gehalten wird.¹³⁵

a) *Entgeltlichkeit*

Der Begriff der Entgeltlichkeit ist generell weit auszulegen.¹³⁶ Eine Beförderung ist dann als entgeltlich einzuordnen, wenn sie auf irgendeine Gegenleistung gerichtet ist.¹³⁷ Dabei ist es unerheblich, ob das Entgelt von dem Fahrgast selbst oder durch einen Dritten an die fahrende Person entrichtet wird.¹³⁸ Auch öffentliche Beiträge zu den Kosten bestimmter Beförderungsleistungen können als Entgelte angesehen werden.¹³⁹ Gemäß § 1 Abs. 1 Satz 2 PBefG sind auch wirtschaftliche Vorteile als Entgelt anzusehen, die mittelbar für die Wirtschaftlichkeit einer auf diese Weise geförderten Erwerbstätigkeit erstrebt werden. Eine mittelbare Entgeltlichkeit liegt demnach vor, wenn für den Beförderer andere wirtschaftliche Vorteile durch die Beförderung erzielt werden sollen, wie bspw. bei Zubringer- und Abholdiensten von gewerblichen Unternehmen (Flughafenshuttle, Beförderung von Gästen zu Hotels etc.).

Das *Landgericht Frankfurt*¹⁴⁰ hielt das Kriterium der Entgeltlichkeit der Personenbeförderung durch Uber im Rahmen des Dienstes UberPop für zweifel-

134 Werner, in: *Baumeister*, Recht des ÖPNV, Band 2 Kommentar, 2013, S. 486, Rn. 34.

135 Werner, in: *Baumeister*, Recht des ÖPNV, Band 2 Kommentar, 2013, S. 486, Rn. 34.

136 BGH, Urteil vom 14.05.1981 – VI ZR 233/79, NJW 1981, 1842 (1842).

137 Lampe, in: *Erbs/Kohlhaas*, Strafrechtliche Nebengesetze, Stand: Oktober 2014, PBefG § 1 Rn. 4; Werner, in: *Baumeister*, Recht des ÖPNV, Band 2 Kommentar, 2013, S. 486, Rn. 34; für einen primär geldwerten Vorteil: Heinze, in: *Heinze/Fehling/Fiedler*, PBefG, Kommentar, 2. Auflage 2014, § 1 Rn. 5.

138 Heinze, in: *Heinze/Fehling/Fiedler*, PBefG, Kommentar, 2. Auflage 2014, § 1 Rn. 5; BGH, Urteil vom 14.05.1981 – VI ZR 233/79, NJW 1981, 1842 (1842).

139 Heinze, in: *Heinze/Fehling/Fiedler*, PBefG, Kommentar, 2. Auflage 2014, § 1 Rn. 5.

140 LG Frankfurt, Urteil v. 18.03.2015 – 3/8 O 136/14, BeckRS 2015, 08985.

los gegeben, da es für dessen Annahme genüge, dass mit der Beförderung Vorteile erstrebt würden, die mittelbar der Wirtschaftlichkeit des Befördernden dienen. Aus diesem Grund sei es ausreichend, dass ein Dritter sich das Beförderungsentgelt versprechen lasse und der Befördernde daran beteiligt würde, was bei Uber vorliegend der Fall sei. Da Uber rund 75% des eingezogenen Entgelts an den fahrenden Nutzer auskehre, läge jedenfalls ein mittelbarer Vorteil des fahrenden Nutzers und damit auch eine Entgeltlichkeit der Beförderung vor.

b) Geschäftsmäßigkeit

Geschäftsmäßig im Sinne der Vorschrift handelt derjenige, der beabsichtigt, eine Tätigkeit in gleicher Art zu wiederholen und diese hierdurch zu einem wiederkehrenden oder sogar dauernden Bestandteil seiner Beschäftigung zu machen.¹⁴¹ Dabei ist es nicht von Bedeutung, ob diese Absicht auch verwirklicht werden kann.¹⁴² Vielmehr ist der innere Willen entscheidend, weshalb bereits eine einzige Beförderung ausreichen kann, um eine Geschäftsmäßigkeit zu begründen, sofern diese auf einen entsprechenden Wiederholungswillen schließen lässt.¹⁴³ Eine geschäftsmäßige Beförderung setzt keine Berufs- oder Gewerbsmäßigkeit voraus, insbesondere kommt es nicht darauf an, dass die Tätigkeit mit Gewinnerzielungsabsicht betrieben wird.¹⁴⁴ Darüber hinaus ist es unerheblich, ob für die Fahrt ein Entgelt vereinnahmt wird oder nicht, denn das Merkmal der Geschäftsmäßigkeit steht als zweite Tatbestandsalternative unabhängig neben dem der Entgeltlichkeit.¹⁴⁵

141 *BGH*, Urteil vom 14.05.1981 – VI ZR 233/79, NJW 1981, 1842 (1842); *Fromm/Sellmann/Zuck*, Personenbeförderungsrecht, Kommentar, 4. Auflage 2013, § 1 PBefG, Rn. 6.

142 *Fromm/Sellmann/Zuck*, Personenbeförderungsrecht, Kommentar, 4. Auflage 2013, § 1 PBefG, Rn. 6; *Lampe*, in: *Erbs/Kohlhaas*, Strafrechtliche Nebengesetze, Stand: Oktober 2014, PBefG § 1 Rn. 7.

143 *Bidinger*, Personenbeförderungsrecht, Kommentar, Stand 12/2015, § 1 Rn. 146; *Heinze*, in: *Heinze/Fehling/Fiedler*, PBefG, Kommentar, 2. Auflage 2014, § 1 Rn. 9.

144 *BGH*, Urteil vom 14.05.1981 – VI ZR 233/79, NJW 1981, 1842 (1842); *Grim*, VW 2014, 10 (11); *Bidinger*, Personenbeförderungsrecht, Kommentar, Stand 12/2015, § 1 Rn. 127; *Heinze*, in: *Heinze/Fehling/Fiedler*, PBefG, Kommentar, 2. Auflage 2014, § 1 Rn. 9; *Sydow*, VRR 2014, 371 (372); *Werner*, in: *Baumeister*, Recht des ÖPNV, Band 2 Kommentar, 2013, S. 486, Rn. 34.

145 *Bidinger*, Personenbeförderungsrecht, Kommentar, Stand 12/2015, § 1 Rn. 146; *Heinze*, in: *Heinze/Fehling/Fiedler*, PBefG, Kommentar, 2. Auflage 2014, § 1 Rn. 9.

9.1.2.2.4 Ausnahmen von der Genehmigungspflicht

Für eine Ausnahme von der Genehmigungspflicht des Personenbeförderungsgesetzes bestehen verschiedene Tatbestände nach § 1 Abs. 2 PBefG sowie nach der Freistellungs-Verordnung.

a) Unentgeltlichkeit

Gemäß dem Ausnahmetatbestand des § 1 Abs. 2 Satz 1 Nr. 1 Alt. 1 PBefG unterfallen Beförderungen mit Personenkraftwagen nicht der Genehmigungspflicht nach dem Personenbeförderungsgesetz, wenn diese unentgeltlich sind. Nach § 1 Abs. 2 Satz 2 PBefG gilt diese Ausnahme ausdrücklich auch dann, wenn die Beförderung geschäftsmäßig erfolgt.¹⁴⁶

Unentgeltlich sind Personenbeförderungen, die nicht entgeltlich sind. Jedoch können Beförderungen, bei denen eine direkte Bezahlung durch den Fahrgast oder einen Dritten ausbleibt, trotzdem als nicht unentgeltlich eingestuft werden, sofern eine mittelbare Entgeltlichkeit nach § 1 Abs. 1 Satz 2 PBefG in Form von anderen wirtschaftlichen Vorteilen vorliegt, die durch die Beförderung gefördert werden.

b) Betriebskosten der Fahrt nicht übersteigendes Gesamtentgelt

Gemäß dem Ausnahmetatbestand des § 1 Abs. 2 Satz 1 Nr. 1 PBefG unterfallen Beförderungen mit Personenkraftwagen nicht der Genehmigungspflicht nach dem Personenbeförderungsgesetz, wenn diese unentgeltlich sind oder das Gesamtentgelt die Betriebskosten der Fahrt nicht übersteigt. Nach § 1 Abs. 2 Satz 2 PBefG gilt dies ausdrücklich auch dann, wenn die Beförderung geschäftsmäßig erfolgt.¹⁴⁷

Entscheidende Merkmale für die Inanspruchnahme der Ausnahme von der Genehmigungspflicht gem. § 1 Abs. 2 Satz 1 Nr. 1 PBefG sind das Gesamtentgelt sowie die Betriebskosten der Fahrt.

146 Trotz des Wortes »oder« in § 1 Abs. 1 Satz 1 PBefG, vgl. *Heinze*, in: *Heinze/Fehling/Fiedler*, PBefG, Kommentar, 2. Auflage 2014, § 1 Rn. 9.

147 Trotz des Wortes »oder« in § 1 Abs. 1 Satz 1 PBefG, vgl. *Heinze*, in: *Heinze/Fehling/Fiedler*, PBefG, Kommentar, 2. Auflage 2014, § 1 Rn. 9.

Gesamtentgelt

Unter Gesamtentgelt ist die Summe der Kostendeckungsbeiträge, bestehend aus Einzelentgelten, die von den Fahrgästen oder Dritten geleistet werden sowie dem Wert der zuvor genannten mittelbaren wirtschaftlichen Vorteile gemäß § 1 Abs. 1 Satz 2 PBefG zu verstehen.¹⁴⁸

Über Mitfahrzentralen vermittelte Fahrten führen demnach dann keine genehmigungspflichtige Personenbeförderung durch, wenn das Gesamtentgelt aller Mitfahrenden die Betriebskosten der Fahrt nicht übersteigt.¹⁴⁹ Unter derselben Voraussetzung bedarf auch die Tätigkeit einer Mitfahrzentrale selbst keiner Genehmigung nach dem Personenbeförderungsgesetz.¹⁵⁰ Die Freistellung von der Genehmigungspflicht für reine Mitfahrzentralen geht dabei auf eine Entscheidung des Bundesverfassungsgerichtes zurück.¹⁵¹ Dieses hatte auf Vorlage des Bundesgerichtshofes festgestellt, dass ein Genehmigungsvorbehalt für Beförderungen, bei denen gemäß § 1 Abs. 2 Satz 1 Nr. 1 PBefG das Gesamtentgelt die Betriebskosten der Fahrt nicht übersteigt, unverhältnismäßig in die allgemeine Handlungsfreiheit eingreife, unabhängig davon, ob solche Fahrten beworben oder von Mitfahrzentralen vermittelt wurden. Mitfahrzentralen sind demnach zulässig, unterliegen dem Schutz des Art. 2 Abs. 1 GG und dürfen nur unter Beachtung des Verhältnismäßigkeitsgrundsatzes reglementiert werden.¹⁵²

Betriebskosten der Fahrt

Das Personenbeförderungsgesetz definiert den Begriff der Betriebskosten nicht. Welche Kostenbestandteile den Betriebskosten zuzurechnen sind, wird in Rechtsprechung und Literatur unterschiedlich interpretiert.

148 *BGH*, Urteil vom 29.09.1972 – I ZR 101/71, GRUR 1973, 146 (147); *Bidinger*, Personenbeförderungsgesetz, Kommentar, Stand 12/2015, § 1 Rn. 163; *Heinze*, in: *Heinze/Fehling/Fiedler*, PBefG, Kommentar, 2. Auflage 2014, § 1 Rn. 28; anders *OLG Hamm*, Urteil v. 19.02.1962 – 9 U 278/61, NJW 1962, 1207 (1208), das lediglich auf die Summe der Einzelentgelte abstellte.

149 *Werner*, in: *Baumeister*, Recht des ÖPNV, Band 2 Kommentar, 2013, S. 486, Rn. 34.

150 *Lampe*, in: *Erbs/Kohlhaas*, Strafrechtliche Nebengesetze, Stand: Oktober 2014, PBefG § 1 Rn. 8.

151 *BVerfG*, Beschluss v. 07.04.1964 – 1 BvL 12/63, BVerfGE 17, 306.

152 *Rebler*, RdTW 2014, 461 (462) mit Verweis auf BVerfGE 17, 06.

Nach Meinung des überwiegenden Teils von Rechtsprechung¹⁵³ und Literatur¹⁵⁴ sind vom Begriff der Betriebskosten nur die sogenannten »beweglichen« Kosten, also die unmittelbar verbrauchsbedingten Kosten der Fahrt für beispielsweise Treibstoffe, Öl, Abnutzung der Reifen, Reinigung des Fahrzeuges sowie aufgrund der Fahrt früher notwendig gewordene Inspektionen umfasst. »Feste« Kosten der Beförderungsleistung, wie beispielsweise Steuern, Versicherung, Garagenmiete und Reparaturkosten, werden nach dieser Meinung hingegen nicht als Betriebskosten eingeordnet. Es wird angeführt, dass Betriebskosten von den Selbstkosten zu unterscheiden seien, die auch die Kosten für die Vorhaltung des Fahrzeuges, also die Betriebsbereitschaft, beinhalten würden und welche nach dem Willen des Gesetzgebers nicht von der Ausnahme erfasst werden sollten.¹⁵⁵ Vielmehr hätte der Gesetzgeber bei der Wahl des Begriffes der Betriebskosten die Fahrgemeinschaften zum Arbeitsplatz im Blick gehabt, bei denen sich Mitfahrende an den Kosten der Fahrt, also vor allem Treibstoffkosten, nicht jedoch an Kauf oder Bereitstellung des Fahrzeuges beteiligen.¹⁵⁶

Das *Oberverwaltungsgericht Hamburg*¹⁵⁷ stellte in Bezug auf den Dienst UberPop fest, dass auf diesen das Personenbeförderungsgesetz anwendbar sei, da es sich um eine entgeltliche Personenbeförderung handele, bei der das Gesamtentgelt die Betriebskosten übersteige. Zu den Betriebskosten seien nur die unmittelbaren Verbrauchskosten (z.B. Treibstoff und ggf. verbrauchtes Öl) für die konkrete Fahrt, nicht aber die allgemeinen Betriebskosten (z.B. Steuern,

153 *OVG Hamburg*, Beschluss v. 24.09.2014 – 3 Bs 175/14, NVwZ 2014, 1528 (1530); *LG Frankfurt a.M.*, Urteil v. 18.03.2015 – 3-08 O 136/14, CR 2016, 126 (127); *Bidinger*, Personenbeförderungsrecht, Kommentar, Stand 12/2015, § 1 Rn. 166 m.w.N.

154 *Bauer*, Personenbeförderungsgesetz, Kommentar, 2010, § 1, Rn. 8; *Bidinger*, Personenbeförderungsrecht, Kommentar, Stand 12/2015, § 1 Rn. 166f.; *Lampe*, in: *Erbs/Kohlhaas*, Strafrechtliche Nebengesetze, Stand: 10/2014, PBefG § 1, Rn. 7; *Fielitz/Grätz*, Personenbeförderungsgesetz, Kommentar, Stand 10/2015, § 1 Rn. 8; *Fromm/Sellmann/Zuck*, Personenbeförderungsrecht, Kommentar, 4. Auflage 2013, § 1 PBefG, Rn. 7.

155 *Bidinger*, Personenbeförderungsrecht, Kommentar, Stand 12/2015, § 1 Rn. 167 unter Verweis auf die ursprüngliche Begründung im Gesetzgebungsverfahren durch den 23. Ausschuss für Verkehr, Post- und Fernmeldewesen, BT-Drs. 3/2450, S.3: »Unter Betriebskosten sind die beweglichen Kosten, insbesondere die Kosten für Treibstoffe, Abnutzung der Reifen zu verstehen. Nicht hierunter fallen die festen Kosten, wie z.B. Steuern, Versicherung, Garagenmiete.«

156 *VG München*, Urteil vom 29.04.2015 – M 23 K 13.1162 – juris Rn. 56.

157 *OVG Hamburg*, Beschluss v. 24.09.2014 – 3 Bs 175/14, BeckRS 2014, 56791.

Versicherungen, Reparaturen, Abschreibung) für das Fahrzeug zu zählen. Diese Betriebskosten dürften grundsätzlich pro Kilometer auch in ungünstigen Fällen 35 Cent bei einem Verbrauch von ca. 20 Liter Treibstoff auf 100 Kilometer nicht übersteigen.

Das *Oberverwaltungsgericht Berlin-Brandenburg*¹⁵⁸ entschied unter Bezugnahme auf das vorgenannte Urteil des OVG Hamburg vom 24.09.2014¹⁵⁹, dass der Ausnahmetatbestand gem. § 1 Abs. 2 Satz 1 Nr. 1 PBefG im Fall von UberPop nicht vorliege, da die von Uber vereinnahmten Entgelte deutlich über den Betriebskosten liegen würden. Auch wenn inzwischen lediglich ein Entgelt von 35 Cent pro Kilometer verlangt werde, gebe dieses nicht das von Uber eigentlich angestrebte Preisniveau wieder.

Die Mindermeinung geht davon aus, dass den Betriebskosten neben den variablen Kosten auch für die Beförderungsleistung aufgewendeten fixen Kosten, wie Steuern, Versicherungen, nicht jedoch die Investitions- und Gemeinkosten, zuzurechnen seien.¹⁶⁰ Es wird angeführt, dass ein gesetzgeberisches Ziel, bestimmte Kostenarten von der Einberechnung auszuschließen, nicht im Wortlaut der Vorschrift zum Ausdruck gekommen sei.¹⁶¹

Diese Meinung überzeugt mehr, denn Zweck der Vorschrift dürfte es sein, Beförderungen ohne Gewinnerzielungsabsicht von der Genehmigungspflicht des Personenbeförderungsgesetzes auszunehmen. Ob eine Beförderung Gewinn erzielt, ist jedoch erst feststellbar, wenn dem Gesamtentgelt alle mit der Beförderung (zumindest anteilig) in Verbindung stehenden Kosten gegenübergestellt werden.¹⁶² Hieraus folgt, dass ein größerer Anteil von Beförderungen, für die ein Entgelt gezahlt wird, nicht unter den Anwendungsbereich des Personenbeförderungsgesetzes fallen würde, da die »Betriebskostengrenze« erhöht würde. Solange hierzu jedoch keine höchstrichterliche Entscheidung vorliegt, oder eine Klärung durch den Gesetzgeber erfolgt, besteht weiterhin

158 *OVG Berlin-Brandenburg*, Beschluss v. 10.04.2015 – OVG 1 S 96.14, BeckRS 2015, 44779.

159 *OVG Hamburg*, Beschluss v. 24.09.2014 – 3 Bs 175/14, BeckRS 2014, 56791.

160 *Heinze*, in: *Heinze/Fehling/Fiedler*, PBefG, Kommentar, 2. Auflage 2014, § 1 Rn. 28; *OVG Thüringen*, Urteil vom 24.11.2015, 2 KO 131/13, juris Rn. 36; *VGH München*, Urteil vom 02.05.2016 – 11 BV 15.1895, juris Rn. 30.

161 *Heinze*, in: *Heinze/Fehling/Fiedler*, PBefG, Kommentar, 2. Auflage 2014, § 1 Rn. 28; *OVG Thüringen*, Urteil vom 24.11.2015, 2 KO 131/13, juris Rn. 36.

162 So auch: *Heinze*, in: *Heinze/Fehling/Fiedler*, PBefG, Kommentar, 2. Auflage 2014, § 1 Rn. 28.

eine erhebliche Rechtsunsicherheit und eine uneinheitliche Anwendung durch die zuständigen Genehmigungsbehörden.¹⁶³ Beispielhaft können zwei stark differierende Festlegungen für Obergrenzen von genehmigungsfreien Kostenbeteiligungen bei Mitfahrten innerhalb desselben Bundeslandes gelten: Für das modellhaft in den ÖPNV integrierte Mitfahrssystem »Mobilfalt« setzte das Regierungspräsidium Kassel diese einzelfahrtbezogen mit 30 Cent pro gefahrenen Kilometer fest, das Regierungspräsidium Darmstadt hingegen legte im Rahmen einer Einzelfallentscheidung gemäß § 10 PBefG für das Schwesterprojekt »Garantiert Mobil« im Odenwaldkreis eine Obergrenze von lediglich 12 Cent pro gefahrenen Kilometer fest¹⁶⁴.

c) Freistellung nach der Freistellungsverordnung

Gemäß § 57 Abs. 1 Nr. 8 PBefG ist das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur mit Zustimmung des Bundesrates ermächtigt, durch Rechtsverordnung für bestimmte im Rahmen des Gesamtverkehrs nicht besonders ins Gewicht fallende Beförderungsfälle allgemein eine Befreiung von den Vorschriften des Personenbeförderungsgesetzes zu erteilen. Aufgrund dieser Ermächtigung wurde die Freistellungs-Verordnung¹⁶⁵ erlassen. Für die unter § 1 FrStllgV genannten Beförderungsarten entfallen alle Rechte und Pflichten nach dem Personenbeförderungsgesetz auch dann, wenn ansonsten ein nach diesem Gesetz genehmigungspflichtiger Tatbestand vorliegt. Freigestellt werden insbesondere genauer bestimmte Transporte von Berufstätigen, Kranken, Behinderten und Schülern.¹⁶⁶ Insbesondere in Bezug auf die Schülerbeförderung scheint es jedoch in bestimmten Verkehrsräumen und Konstellationen problematisch, von »nicht besonders ins Gewicht fallenden Beförderungs-

163 So auch: *Karl/Mehlert/Werner*, Reformbedarf PBefG, 2017, S. 39.

164 Vgl. *Krämer*, Projektbeschreibung »garantiert mobil!«, Projektstand 01.01.2018, S. 6, abrufbar unter: https://www.odenwaldmobil.de/fileadmin/Broschueren/pdf/Projektbeschreibung_8_Kurzfasung.pdf.

165 Verordnung über die Befreiung bestimmter Beförderungsfälle von den Vorschriften des Personenbeförderungsgesetzes (Freistellungs-Verordnung – FrStllgV) vom 30.08.1962 (BGBl. I S. 601) in der im Bundesgesetzblatt Teil III, Gliederungsnummer 9240-1-1, veröffentlichten bereinigten Fassung, die zuletzt durch Artikel 1 der Verordnung vom 04.05.2012 (BGBl. I S. 1037) geändert worden ist.

166 Vgl. näher zu den einzelnen Befreiungstatbeständen *Fromm/Sellmann/Zuck*, Personenbeförderungsgesetz, Kommentar, 4. Auflage 2013, 2. Freistellungsverordnung, S. 167 ff.; *Heinze*, in: *Heinze/Fehling/Fiedler*, PBefG, Kommentar, 2. Auflage 2014, Anhang 1. Freistellungs-Verordnung, S. 541 ff.

fällen« zu sprechen.¹⁶⁷ Besonders in ländlich geprägten Räumen erreicht der Schülerverkehr zum Teil einen Anteil von ca. 80% und ist damit oftmals der einzige Grund, warum ein ÖPNV-Angebot in diesen Regionen überhaupt noch aufrechterhalten werden kann.¹⁶⁸

§ 1 Satz 1 Nr. 3 FrStllgV erweitert die Ausnahmenvorschrift des § 1 Abs. 2 Satz 1 Nr. 1 PBefG um Beförderungen, bei denen die durch die Beförderung erstrebten wirtschaftlichen Vorteile die Betriebskosten der Fahrt übersteigen (z.B. Abholdienste von Hotels).¹⁶⁹ Diese Freistellung setzt jedoch voraus, dass die Beförderung mit Personenkraftwagen erfolgt, die nach ihrer Bauart und Ausstattung zur Beförderung von nicht mehr als sechs Personen (einschließlich Führer) geeignet und bestimmt und für den Fahrgast unentgeltlich sind. Eine unentgeltliche Beförderung wird bei Ridesharing-Angeboten in der Regel nicht praktiziert, da gewöhnlich zumindest eine Beteiligung an den Betriebskosten durch die Mitfahrenden erfolgt, weshalb keine Befreiung dieser Beförderungsfälle von den Vorschriften des Personenbeförderungsgesetzes nach § 1 Nr. 3 FrStllgV in Betracht kommt.

9.2 Vertragsverhältnisse und Haftung

Im Zusammenhang mit den durch Privatpersonen im Rahmen von Ridesharing-Angeboten durchgeführten Fahrten sind verschiedene Sachverhalte denkbar, aus denen sich mögliche Schadensersatzansprüche zwischen Mitfahrenden und Fahratanbietenden dieser Fahrten ergeben könnten. Beispielsweise könnte ein Unfall während einer Mitfahrt zu Personen- oder Sachschäden bei den Mitfahrenden führen oder aufgrund der Verspätung eines Fahrenden könnte der Mitfahrende zu spät zu einem Termin (Arbeitsplatz, kulturelle Veranstaltung etc.) kommen, was im Einzelfall ebenfalls Konsequenzen (arbeitsrechtliche Folgen, Verfall der Eintrittskarte etc.) haben könnte. Schadensersatzansprüche in die-

¹⁶⁷ *Werner*, in: *Baumeister*, Recht des ÖPNV, Band 2 Kommentar, 2013, S. 489, Rn. 35.

¹⁶⁸ Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, Regionalstrategie Daseinsvorsorge, 2011, S. 42.

¹⁶⁹ *Fromm/Sellmann/Zuck*, Personenbeförderungsgesetz, Kommentar, 4. Auflage 2013, § 1 FreistellungsVO, Rn. 5.

sen Fällen können sich aus Vertrags-, Delikts- oder speziellem Straßenverkehrsrecht ergeben.¹⁷⁰

Voraussetzung für eine mögliche Haftung aufgrund einer schuldrechtlichen Vereinbarung wäre ein Rechtsbindungswille der beteiligten Personen.¹⁷¹ Ein solcher liegt nicht vor, wenn es sich um eine reine »Gefälligkeitsfahrt«, also bspw. der Mitnahme von Anhaltern am Straßenrand (»Trampen«), handelt.¹⁷² In einem solchen Fall wird die mitfahrende Person ohne eigenes Interesse der fahrenden Person lediglich entgegenkommenderweise, aus reiner kameradschaftlicher Verbundenheit oder aufgrund eines ausdrücklich unentgeltlichen Auftrags mitgenommen.¹⁷³ Ob ein für eine schuldrechtliche Vereinbarung notwendiger Rechtsbindungswille vorliegt, ist nicht nach dem inneren Willen der Beteiligten, sondern danach zu beurteilen, wie sich das Verhalten der Beteiligten bei Würdigung aller Umstände nach Treu und Glauben mit Rücksicht auf die Verkehrssitte einem objektiven Beobachter darstellt.¹⁷⁴ Zumindest wenn erkennbar ist, dass für den Leistungsempfänger (Mitfahrer) wesentliche wirtschaftliche Interessen auf dem Spiel stehen und dieser sich auf die Zusage des Leistungserbringers (Fahrer) verlässt, ist von einer vertraglichen Bindung auszugehen.¹⁷⁵

Beim Ridesharing ist die Mitnahme von Personen für die fahrende Person von wirtschaftlichem Vorteil, sofern sich diese mindestens an den Betriebskosten beteiligen, was für einen Rechtsbindungswillen auf Seiten der fahrenden Person spricht.¹⁷⁶ Auch aus Sicht der Mitfahrenden spricht die Beteiligung an den Betriebskosten der Fahrt, die regelmäßig unter den Preisen vergleichbarer Beförderungsangebote liegen, für das Vorliegen eines Rechtsbindungswillens.¹⁷⁷ Für den speziellen Typus von Fahrgemeinschaften unter Arbeitskolle-

170 Vgl. *Mädlich*, NJW 1982, 859 (860).

171 *Mädlich*, NJW 1982, 859 (860); *Köhler*, NZV 2011, 105 (105).

172 *Mädlich*, NJW 1982, 859 (860); *Köhler*, NZV 2011, 105 (106).

173 *OLG Hamm*, NJW-RR 2007, 1517 (1519); *OLG Frankfurt*, NJW 2006, 1004 (1005); *Mädlich*, NJW 1982, 859 (860); *Sydow*, VRR 2014, 371 (372).

174 *BGH*, Urt. v. 22.06.1956 – I ZR 198/54, NJW 1956, 1313 (1313); *Sutschet* in: *Bamberger/Roth/Hau/Poseck*, BeckOK BGB, 46. Edition, Stand. 01.05.2018, § 241 Rn. 18.

175 *BGH*, Urteil vom 17.05.1971 – VII ZR 146/69 (LG Bonn), NJW 1971, 1404 (1405).

176 *Mädlich*, NJW 1982, 859 (860).

177 *Mädlich*, NJW 1982, 859 (860).

gen gehen Rechtsprechung¹⁷⁸ und Literatur¹⁷⁹ von einem rechtlichen Bindungswillen der fahrenden Person aus, wenn diese regelmäßig Kolleginnen und Kollegen gegen eine Kostenbeteiligung abholt und nach Arbeitsende wieder nach Hause zurückbringt. Ein rechtlicher Bindungswille der mitfahrenden Kolleginnen und Kollegen ist entsprechend aufgrund der für sie vorteilhaften Mitnahme und des hierfür an die fahrende Person entrichteten Kostenbeitrages anzunehmen.

Fahrt anbietende und Mitfahrende schließen beim Ridesharing einen Beförderungsvertrag, der als Werkvertrag im Sinne des § 631 BGB¹⁸⁰ einzuordnen ist.¹⁸¹ Auch wenn bei einer Personenbeförderung im Rahmen des Ridesharing Elemente einer Dienstleistung im Vordergrund stehen können, wird durch den Beförderer als Erfolg im Sinne von § 631 BGB primär eine durch die Beförderung bewirkte Ortsveränderung geschuldet.¹⁸² Im Falle eines Schadens haftet der Fahrer des Kraftfahrzeuges gegenüber den geschädigten Insassen aufgrund seiner Sorgfaltspflicht aus dem Beförderungsvertrag.¹⁸³ Sofern dem Fahrgast aufgrund einer Verspätung Schäden entstehen, haftet die fahrende Person für diese gemäß § 280 Abs. 1 BGB. Ist das Zustandekommen eines Beförderungsvertrages fraglich, kann im Schadensfall aus der Verletzung einer durch Anknüpfung rechtsgeschäftlicher Beziehungen entstandenen Sorgfaltspflicht oder eines vertragsähnlichen Vertrauensverhältnisses ein Ersatzanspruch entstehen.¹⁸⁴ Eine außervertragliche Haftung der fahrenden Person gegenüber geschädigten Insassen kann sich aus den § 823 Abs. 1 BGB und §§ 7 Abs. 1 und 18 Abs. 1 Satz 1 StVG¹⁸⁵ ergeben.

178 *BGH*, Urteil v. 20.12.1966, VI ZR 53/65, BGHZ 46, 313 (315); *OLG Frankfurt*, Urteil v. 12.05.1977 – 16 U 119/76, VersR 1978, 745 (746).

179 Mit weiteren Nachweisen *Köhler*, NZV 2011, 105 (106).

180 Bürgerliches Gesetzbuch in der Fassung der Bekanntmachung vom 02.01.2002 (BGBl. I S. 42, 2909; 2003 I S. 738), das zuletzt durch Artikel 6 des Gesetzes vom 12.07.2018 (BGBl. I S. 1151) geändert worden ist.

181 *Sydow*, VRR 2014, 371 (372).

182 *Tamm/Tonner*, Verbraucherrecht, 2. Auflage 2016, Kapitel 6, § 24, Rn. 257.

183 *Mädlich*, NJW 1982, 859 (860).

184 *BGH*, Urteil v. 22.06.1956 – I ZR 198/54, NJW 1956, 1313 (1314).

185 Straßenverkehrsgesetz in der Fassung der Bekanntmachung vom 05.03.2003 (BGBl. I S. 310, 919), das zuletzt durch Artikel 6 des Gesetzes vom 17.08.2017 (BGBl. I S. 3202) geändert worden ist.

Die fahrende Person haftet für einen von ihr schuldhaft verursachten Schaden der mitfahrenden Person selbst im Falle der unentgeltlichen Beförderung nach § 823 BGB.¹⁸⁶ Bei der deliktischen Haftung nach § 823 BGB obliegt dem Geschädigten der Verschuldensnachweis.¹⁸⁷ Auch im Fall eines wirksamen Haftungsausschlusses im Fall einer unentgeltlichen Personenbeförderung nach § 8a StVG bleibt die Haftung für Ansprüche aus unerlaubter Handlung gemäß § 823 Abs. 1 und 2 BGB bei Verschulden bestehen.¹⁸⁸

Im Gegensatz zur Verschuldenshaftung des § 823 BGB erfasst die Gefährdungshaftung des Halters eines Kraftfahrzeuges nach dem Straßenverkehrsgesetz auch unverschuldet verursachte Schäden.¹⁸⁹ Gemäß § 7 Abs. 1 StVG ist der Halter eines Kraftfahrzeuges verpflichtet, die bei dem Betrieb des Kraftfahrzeugs entstandenen Personen- und Sachschäden dem Verletzten zu ersetzen. Nach § 18 Abs. 1 Satz 1 StVG ist in den Fällen des § 7 Abs. 1 StVG auch der Führer des Kraftfahrzeuges zum Schadenersatz verpflichtet. Die Ersatzpflicht ist jedoch nach § 18 Abs. 1 Satz 2 StVG ausgeschlossen, wenn der Schaden nicht durch ein Verschulden des Führers verursacht ist.

Werden Fahrzeugführer oder Halter aufgrund dieser gesetzlichen Haftungsbestimmungen von einem Mitfahrer auf Schadenersatz in Anspruch genommen, tritt regelmäßig die Haftpflichtversicherung des Halters ein.¹⁹⁰ Im Einzelfall können jedoch die vereinbarten Versicherungssummen nicht zur Deckung des entstandenen Schadens ausreichen, so dass in einem solchen Fall Halter und Fahrer für den nicht durch die Versicherung gedeckten Teil des Schadens aufkommen müssen.¹⁹¹ Um diesem Fall vorzubeugen, empfiehlt sich ein vertraglicher Haftungsausschluss gegenüber den Mitfahrenden. Gemäß § 8a StVG darf jedoch die Haftung des Halters für die Tötung oder Verletzung beförderter Personen im Fall einer entgeltlichen, geschäftsmäßigen Personenbeförderung weder ausgeschlossen noch beschränkt werden.

186 Köhler, NZV 2011, 105 (106).

187 Mädlich, NJW 1982, 859 (861).

188 Sydow, VRR 2014, 371 (375).

189 Köhler, NZV 2011, 105 (106).

190 Hiller/Dietrich, DAR 1980, 72 (72).

191 Hiller/Dietrich, DAR 1980, 72 (72); Köhler, NZV 2011, 105 (106).

Sofern es sich bei der Personenbeförderung im Rahmen des Ridesharing lediglich um eine Mitnahme gegen Kostenerstattung oder Betriebskostenbeteiligung handelt, wirtschaftliche Interessen also nicht den eigentlichen Grund für die Beförderung bilden, liegt in der Regel keine Entgeltlichkeit im Sinne des § 8a StVG vor.¹⁹² In diesem Fall besteht die Möglichkeit, die Schadensersatzpflicht des Halters oder Fahrers schuldrechtlich auszuschließen.¹⁹³ Besonders strenge Anforderungen werden hierbei an eine stillschweigende Vereinbarung über einen Haftungsausschluss gestellt,¹⁹⁴ namentlich wird nach der Rechtsprechung des bei der mitfahrenden Person das Vorhandensein des Bewusstseins einer Gefährdungsmöglichkeit verlangt.¹⁹⁵ Um im Streitfall einen Haftungsausschluss beweisen zu können, sollte dieser somit schriftlich erfolgen.

9.3 Versicherungsrecht

Bei der Mitnahme von Personen in einem privaten Kraftfahrzeug im Rahmen des Ridesharing ergeben sich innerhalb der Dreiecksbeziehung zwischen dem Halter des Kfz, seinem Versicherer sowie geschädigten Insassen oder anderen geschädigten Dritten (z.B. Fußgänger, Eigentümer beschädigter Fahrzeuge) im Schadenfall auch versicherungsrechtliche Fragestellungen. Hierbei sind unterschiedliche Arten von Versicherungen von Relevanz. Die Kfz-Haftpflichtversicherung soll Personen- und Sachschäden abdecken, die einem Dritten durch das versicherte Fahrzeug zugefügt werden.¹⁹⁶ Dritte können hierbei geschädigte Insassen des versicherten Fahrzeugs oder beispielsweise geschädigte Fußgänger sowie Eigentümer eines unfallgeschädigten Fahrzeuges sein. In Deutschland ist nach § 1 PflVG¹⁹⁷ jeder Fahrzeughalter gesetzlich verpflichtet, eine Kfz-Haftpflichtversicherung abzuschließen, um durch den Gebrauch des Fahr-

192 Heß in: *Burmann/Heß/Jahnke/Janker*, Straßenverkehrsrecht, 22. Auflage 2012, § 8a StVG, Rn 1; *Köhler*, NZV 2011, 105 (106); *Kuhn* in: *Buschbell*, MAH Straßenverkehrsrecht, 4. Auflage 2015, § 23 Rn. 168f.; *Sydow*, VRR 2014, 371 (375).

193 *Köhler*, NZV 2011, 105 (106); *Mädrieh*, NJW 1982, 859 (862).

194 *Mädrieh*, NJW 1982, 859 (862).

195 *BGH*, Urteil v. 17.05.1951 – III ZR 57/51, NJW 1951, 916.

196 *Balke/Reisert/Quarch*, Regulierung von Verkehrsunfällen, 2012, § 4 Rn. 14.

197 Pflichtversicherungsgesetz vom 05.04.1965 (BGBl. I S. 213), das zuletzt durch Artikel 1 der Verordnung vom 06.02.2017 (BGBl. I S. 147) geändert worden ist.

zeugs verursachte Personen-, Sach- und sonstige Vermögensschäden abzu- decken. Bei der Fahrzeugversicherung (sog. Kaskoversicherung) handelt es sich hingegen um eine Sachversicherung, welche das Fahrzeug des Versiche- rungsnehmers gegen Schäden versichern soll.¹⁹⁸

Der Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft e.V. hat mit den »Allgemeinen Bedingungen für die Kfz-Versicherung (AKB)«¹⁹⁹ unver- bindliche Musterbedingungen für die Versicherung von Kraftfahrzeugen so- wohl für die Kfz-Haftpflichtversicherung also auch für die Kaskoversicherung erstellt. Diese werden, soweit sich die Vertragspartner auf diese Bedingungen einigen, Bestandteil des jeweiligen Versicherungsvertrags. Die AKB werden regelmäßig im Abstand von einigen Jahren überarbeitet. Sofern sie Bestandteil eines Versicherungsvertrages geworden sind, gelten sie jedoch immer in der zum Zeitpunkt des Vertragsschlusses aktuellen Fassung. Auch wenn es sich um unverbindliche Musterbedingungen handelt, wird nachfolgend mehrfach Bezug auf die Vorgaben der AKB genommen, da diese grundlegende Hinweise auf die für Ridesharing-Dienste relevanten Versicherungsregelungen geben. Besonders relevant für versicherungsrechtliche Fragen im Zusammenhang mit Ridesharing-Angeboten sind die Abschnitte A (Leistungen der Kfz-Versiche- rung), D (Pflichten bei Gebrauch des Fahrzeugs), E (Pflichten des Versiche- rungsnehmers im Schadenfall und die Folgen einer Pflichtverletzung) und F (Rechte und Pflichten der mitversicherten Personen).

In den AKB sind verschiedene Vertragspflichten des Versicherungsneh- mers geregelt, bei deren Verletzung er seinen Versicherungsschutz gegenüber dem Versicherer gefährden könnte.²⁰⁰ Besonders relevant im Zusammenhang mit privaten Fahrtangeboten im Rahmen des Ridesharing ist hier der im Ver- sicherungsvertrag anzugebende Verwendungszweck. Um den vollen Versiche- rungsschutz zu erhalten, darf gemäß D. 1.1.1 AKB das Fahrzeug nur zu dem im Versicherungsvertrag bestimmten und durch den Versicherungsnehmer zuvor angegebenen Zweck verwendet werden. Dies gilt sowohl für die Kfz-

198 Balke/Reisert/Quarch, Regulierung von Verkehrsunfällen, 2012, § 4 Rn. 14.

199 Abrufbar unter: <https://www.gdv.de/resource/blob/6178/d28c3de7b24b415ad67976ff4c0bf1e5/01-allgemeine-bedingungen-fuer-die-kfz-versicherung--akb-2015--data.pdf> (zuletzt abgerufen am 08.08.2018). Sofern nicht ausdrücklich Bezug auf eine ältere Version der AKB genommen wird, so ist mit dieser Abkürzung stets die Version der AKB 2015 mit Stand vom 12.10.2017 gemeint.

200 Grim, VW 2014, 10 (11).

Haftpflichtversicherung als auch für die Kaskoversicherung. Anhang 6 der AKB enthält die Begriffsbestimmungen für die möglichen Arten und Verwendungen von Fahrzeugen. Ziffer 5 des Anhangs 6 definiert Pkw als »als Personenkraftwagen zugelassene Kraftfahrzeuge, mit Ausnahme von Mietwagen, Taxen und Selbstfahrervermietfahrzeugen«. Ziffer 6 des Anhangs 6 bestimmt Mietwagen als »Pkw, mit denen ein genehmigungspflichtiger Gelegenheitsverkehr gewerbsmäßig betrieben wird (unter Ausschluss der Taxen, Kraftomnibusse, Güterfahrzeuge und Selbstfahrervermietfahrzeuge)«.

Diesen Vorgaben ist zu entnehmen, dass hinsichtlich des im Versicherungsvertrag festzulegenden Verwendungszweckes des versicherten Fahrzeuges durch den Versicherungsnehmer anzugeben ist, ob das Fahrzeug zu rein privaten Zwecken genutzt wird oder ob mit diesem gewerbsmäßig ein genehmigungspflichtiger Gelegenheitsverkehr betrieben wird und es sich daher um einen Mietwagen handelt. Ob es sich bei der Mitnahme von Personen im Rahmen des Ridesharing um genehmigungspflichtige Personenbeförderung handelt, die unter Umständen sogar gewerbsmäßig betrieben wird, hängt von der in Abschnitt 5.4 erläuterten Einordnung des Ridesharing nach dem Personenbeförderungsgesetz ab. Je nach Einordnung ändert sich der im Rahmen des Versicherungsvertrages anzugebende Verwendungszweck.

Sollte sich der Verwendungszweck des Pkw im Laufe der Nutzungszeit ändern, so ist der Versicherungsnehmer verpflichtet, dies seinem Versicherer mitzuteilen, damit dieser auf die veränderten Bedingungen reagieren kann. Die Beachtung des Verwendungszwecks und die Mitteilung von Änderungen stellen eine vertragliche Obliegenheit des Versicherungsnehmers dar.²⁰¹ Eine Obliegenheit liegt vor, wenn dem Versicherungsnehmer ein bestimmtes Verhalten geboten wird, dessen Erfüllung nicht verlangt und eingeklagt werden kann, und an dessen Nichterfüllung keine Schadensersatzansprüche sondern der Verlust eines Rechts geknüpft werden.²⁰²

Hat der Fahrzeughalter seine Vertragspflichten dadurch verletzt, dass er beispielsweise eine geänderte Art der Verwendung des Fahrzeugs dem Versicherer nicht mitgeteilt hat, kann dies nach D.2.1 AKB zu einer Leistungskürzung durch den Versicherer oder gar zu einem gänzlichen Erlöschen des Ver-

201 *Rebler*, DAR 2014, 550 (552).

202 *Rixecker*, in: *Römer/Langheid/Rixecker*, VVG, Kommentar, 4. Auflage 2014, § 28 Rn. 9.

sicherungsschutzes führen. Gemäß § 28 Abs. 2 Satz 1 VVG²⁰³ ist der Versicherer leistungsfrei, wenn der Vertrag bestimmt, dass der Versicherer bei Verletzung einer vom Versicherungsnehmer zu erfüllenden vertraglichen Obliegenheit nicht zur Leistung verpflichtet ist und der Versicherungsnehmer die Obliegenheit vorsätzlich verletzt hat. Dem Versicherer steht nach § 28 Abs. 1 VVG in solchen Fällen der vorsätzlichen oder grob fahrlässigen Pflichtverletzung durch den Versicherungsnehmer vor Eintritt eines Schadenfalls ein Sonderkündigungsrecht zu. Eine Obliegenheitsverletzung liegt in der Regel jedoch nur dann vor, wenn mit dem Verstoß gegen die Verwendungsklausel gleichzeitig auch ein erhöhtes Risiko einhergeht, denn nur ein solches kann zu einer Leistungsfreiheit des Versicherers führen.²⁰⁴ Grundsätzlich ist schon eine einmalige andere Verwendung des Fahrzeugs ausreichend, um gegen die Verwendungsklausel zu verstoßen und dadurch die Leistungsfreiheit des Versicherers auszulösen. Allerdings obliegt dem Versicherer der Nachweis über den Verstoß gegen die Verwendungsklausel.²⁰⁵

Eine Risikoerhöhung soll nach der Rechtsprechung nicht vorliegen, wenn die Teilnehmer einer Fahrgemeinschaft sich an den Kosten beteiligen, ohne, dass die fahrende Person dabei ein Gewinn erzielt.²⁰⁶ Auch der Einsatz eines Fahrzeuges zum Transport von Volleyballspielerinnen zum Spiel unter Erhalt einer Kilometer-Pauschale wurde gerichtlich nicht als Verstoß gegen die Verwendungsklausel gewertet.²⁰⁷ Sofern im Rahmen des Ridesharing jedoch Fahrten durch Private gewerbsmäßig angeboten werden und diese Nutzung des Fahrzeuges dem Versicherer nicht angezeigt wird, kommt ein Verstoß gegen die Verwendungsklausel in Betracht.²⁰⁸

Eine gewerbsmäßige Verwendung des Fahrzeuges ist jedoch nicht anzunehmen, wenn der Versicherungsnehmer zwar regelmäßige Fahrgäste befördert,

203 Versicherungsvertragsgesetz vom 23.11.2007 (BGBl. I S. 2631), das zuletzt durch Artikel 15 des Gesetzes vom 17.08.2017 (BGBl. I S. 3214) geändert worden ist.

204 *Kreuter-Lange* in: *Halm/Kreuter/Schwab*, AKB Kommentar, 2. Auflage 2015, D.1.1.1 AKB, Rn. 4.

205 *Kreuter-Lange* in: *Halm/Kreuter/Schwab*, AKB Kommentar, 2. Auflage 2015, D.1.1.1 AKB, Rn. 7.

206 *BGH*, Urteil v. 14.07.1960 – II ZR 228/58, VersR 1960, 726.

207 *BGH*, Urteil v. 14.05.1981 – VI ZR 233/79, DAR 1981, 354.

208 *Kreuter-Lange* in: *Halm/Kreuter/Schwab*, AKB Kommentar, 2. Auflage 2015, D.1.1.1 AKB, Rn. 9.

dies jedoch nur gegen Erstattung eines Teils seiner Unkosten erfolgt.²⁰⁹ Auch eine regelmäßige, entgeltliche Mitnahme von Arbeitskollegen von und zur Arbeitsstelle wurde gerichtlich nicht als gewerbsmäßige Personenbeförderung eingestuft, wenn lediglich eine Beteiligung der Mitfahrenden an den Betriebskosten erfolgt.²¹⁰ Möchte der Versicherungsnehmer darüber hinaus jedoch an der Mitnahme von Fahrgästen einen Nettogewinn erzielen und erfolgt die Verwendung des Fahrzeugs unter Mitnahme von vermittelten und zahlenden Fahrgästen in wiederholten Fällen, ist diese Tätigkeit als gewerbsmäßig anzusehen.²¹¹

Wird ein als zur privaten Nutzung versichertes Fahrzeug zur gewerblichen Personenbeförderung verwendet, so liegt ein Verstoß gegen die Verwendungsklausel im Sinne von D.1.1.1 AKB vor.²¹² Dies kann entsprechend zu einer Leistungsfreiheit des Versicherers führen. Diese greift im Fall der Kfz-Haftpflichtversicherung jedoch lediglich im Innenverhältnis zwischen Versicherer und Versicherungsnehmer. Die Ansprüche des Geschädigten (Mitfahrer, Fußgänger etc.) werden durch den Versicherer mindestens im Rahmen der gesetzlichen Vorgaben erfüllt. Im Innenverhältnis wird sodann der Versicherungsnehmer oder die fahrende Person in Regress genommen.²¹³

Ein geschädigter Dritter (z.B. Mitfahrer oder Fußgänger) hat aufgrund des Direktanspruchs aus §§ 115 und 117 VVG grundsätzlich einen vollumfänglichen Leistungsanspruch im Außenverhältnis gegen den Kfz-Haftpflichtversicherer, auch wenn dieser im Innenverhältnis gegenüber dem Versicherungsnehmer aufgrund einer Obliegenheitspflichtverletzung leistungsfrei geworden ist.²¹⁴ Dieser Anspruch tritt neben seinen Anspruch gegen den Schädiger. Sofern der private Fahrer eine über die gesetzliche Mindestdeckungssumme hin-

209 Maier in: *Stiefel/Maier*, Kraftfahrtversicherung, AKB Kommentar, 18. Auflage 2010, Abschnitt D.1.1 Rn. 22.

210 *BGH*, Urteil v. 14.05.1981 – VI ZR 233/79, NJW 1981, 1842.

211 *Kammergericht Berlin (West)*, Urteil v. 29.09.1958 – 4 U 745/58, VersR 1958, 879; *LG Köln*, Urteil v. 14.07.1961 – 9 O 42/61, VersR 1962, 439; Maier in: *Stiefel/Maier*, Kraftfahrtversicherung, AKB Kommentar, 18. Auflage 2010, Abschnitt D.1.1 Rn. 22.

212 *OLG Frankfurt*, Urteil v. 30.08.2000 – 3 U 124/99, Schaden-Praxis 2002, 30.

213 *Kreuter-Lange* in: *Halm/Kreuter/Schwab*, AKB Kommentar, 2. Auflage 2015, D.2.1 AKB, Rn. 9.

214 *Balke/Reisert/Quarch*, Regulierung von Verkehrsunfällen, 2012, § 4 Rn. 196; *Bauer/Friesen*, DAR 2015, 61 (66); *Grim*, VW 2014, 10 (11); *Rebler*, DAR 2014, 550 (552).

ausgehende Deckungssumme vereinbart hat, reduziert sich diese im Fall der Obliegenheitspflichtverletzung gegenüber dem Geschädigten auf die gesetzliche Mindestdeckungssumme.

Übliche Deckungssumme für Kfz-Haftpflichtversicherungen sind 100 Millionen Euro, wobei je nach Deckungskonzept hinsichtlich Personenschäden die Ansprüche auf 12 bis 15 Millionen Euro je geschädigte Person begrenzt sind.²¹⁵ Sofern im Rahmen der Kfz-Haftpflichtversicherung jedoch eine Obliegenheitsverletzung durch den Versicherungsnehmer vorliegt und die übrigen Voraussetzungen, wie z.B. Kausalität und Verschuldensgrad gegeben sind, kann eine Leistungsfreiheit des Versicherers eintreten, wodurch seine Leistungspflicht gegenüber dem geschädigten Dritten auf die gesetzlichen Mindestdeckungssummen begrenzt wird.²¹⁶ Gemäß Anlage zu § 4 Abs. 2 PflVG betragen diese je Schadensfall für Personenschäden 7,5 Millionen Euro, für Sachschäden 1.120.000 Euro sowie für weder mittelbar noch unmittelbar mit einem Personen- oder Sachschaden zusammenhängende Vermögensschäden (reine Vermögensschäden) 50.000 Euro.

Für das Innenverhältnis zwischen Versicherer und Versicherungsnehmer wird gemäß § 5 Abs. 3 Satz 1 KfzPflVV²¹⁷ die Leistungsfreiheit des Versicherers im Rahmen der Kfz-Haftpflichtversicherung für Fälle der Obliegenheitsverletzung vor dem Schadensfall der Höhe nach auf maximal 5.000 Euro begrenzt. Verletzt ein Versicherungsnehmer also beispielsweise durch die Angabe eines falschen Verwendungszweckes seine Obliegenheiten, so hat er in einem Kfz-Haftpflicht-Schadensfall damit zu rechnen, durch den Versicherer in Höhe von maximal 5.000 Euro in Regress genommen zu werden.

Neben dem Verwendungszweck regeln die AKB noch weitere für das Ridesharing relevante Obliegenheiten des Versicherungsnehmers. So darf die fahrende Person gemäß Abschnitt D.1.1.3 AKB das Fahrzeug auf öffentlichen Wegen oder Plätzen nur mit der erforderlichen Fahrerlaubnis benutzen. Außerdem darf der Versicherungsnehmer, der Halter oder der Eigentümer das Fahrzeug nicht von einer Person benutzen lassen, der nicht über die erforderliche

215 <http://www.gdv.de/versicherungen/kfz-haftpflichtversicherung/>, zuletzt abgerufen am: 30.03.2016.

216 *Grim*, VW 2014, 10 (11).

217 Kraftfahrzeug-Pflichtversicherungsverordnung vom 29.07.1994 (BGBl. I S. 1837), die zuletzt durch Artikel 5 der Verordnung vom 13.01.2012 (BGBl. I S. 103) geändert worden ist.

Fahrerlaubnis verfügt. Fahrgemeinschaften oder Beförderungen im Rahmen der Nachbarschaftshilfe unterfallen in der Regel nicht der Pflicht zum Besitz einer besonderen Fahrerlaubnis zur Fahrgastbeförderung (sog. Personenbeförderungsschein) gemäß § 48 FeV²¹⁸, da sie, sofern gemäß § 1 Abs. 2 Satz 1 Nr. 1 PBefG das Gesamtentgelt die Betriebskosten nicht übersteigt, nicht dem Personenbeförderungsgesetz unterliegen.²¹⁹ Sollte jedoch in einem konkreten Fall ein Ridesharing-Angebot so ausgestaltet sein, dass die Beförderung von Personen durch private Fahrende als genehmigungspflichtig nach dem Personenbeförderungsgesetz einzustufen ist, so ist auch eine Fahrerlaubnis zur Fahrgastbeförderung erforderlich. Im Schadensfall könnte deren Nichtvorliegen zu einer gänzlichen Leistungsfreiheit des Versicherers hinsichtlich der Kaskoversicherung und gemäß § 5 Abs. 3 Satz 1 KfzPflVV zu einem Regressanspruch in Höhe von bis zu 5.000 Euro gegen den Versicherungsnehmer im Rahmen der Kfz-Haftpflichtversicherung führen.

9.4 Steuerrechtliche Aspekte

Sofern Privatpersonen durch die Nutzung ihres Fahrzeugs im Rahmen des Ridesharing Einnahmen erzielen, sind diese grundsätzlich zu versteuern. Abhängig davon, ob das Angebot als privat oder gewerblich einzustufen ist, können Einkommens-, Umsatz- und Gewerbesteuern zu entrichten sein.

9.4.1 Einkommensteuer

In der Regel erhalten Privatpersonen, die über Plattformen vermittelte Beförderungsleistungen ausführen, hierfür eine finanzielle Gegenleistung. Ob diese als steuerpflichtig nach dem Einkommensteuergesetz²²⁰ zu qualifizieren sind, bestimmt sich nach den allgemeinen ertragssteuerlichen Grundsätzen anhand der

218 Fahrerlaubnis-Verordnung vom 13.12.2010 (BGBl. I S. 1980), die zuletzt durch Artikel 1 der Verordnung vom 03.05.2018 (BGBl. I S. 566) geändert worden ist.

219 *Maier* in: *Stiefel/Maier*, Kraftfahrtversicherung, AKB Kommentar, 18. Auflage 2010, Abschnitt D.1.3 Rn. 89; *Kreuter-Lange* in: *Halm/Kreuter/Schwab*, AKB Kommentar, 2. Auflage 2015, D.1.1.3 AKB, Rn. 11.

220 Einkommensteuergesetz in der Fassung der Bekanntmachung vom 08.10.2009 (BGBl. I S. 3366, 3862), das zuletzt durch Artikel 9 des Gesetzes vom 14.08.2017 (BGBl. I S. 3214) geändert worden ist.

Gesamtumstände des jeweiligen Einzelfalls.²²¹ In Frage kommen Einkünfte aus Gewerbebetrieb nach § 15 EStG oder sonstige Einkünfte nach § 22 Nr. 3 EStG.

9.4.1.1 Einkünfte aus Gewerbebetrieb

Voraussetzung dafür, dass Einkünfte die im Rahmen des Ridesharing durch private Fahrende erzielt werden als Einkünfte aus einem Gewerbebetrieb nach § 15 EStG eingestuft werden müssen, ist unter anderem, dass diese Tätigkeit mit Gewinnerzielungsabsicht ausgeübt wird. Dieses Ziel der Gewinnerzielung werden private Fahrende im Rahmen des Ridesharing, und so auch bei Mobilfalt regelmäßig nicht verfolgen. Vielmehr erhalten die Fahrtanbieter beispielsweise bei Mobilfalt lediglich ein geringes Entgelt von 30 Cent pro gefahrenem Kilometer als Entschädigung dafür, dass sie andere Personen auf einer ohnehin gefahrenen Strecke mitnehmen. Dies wird letztlich nicht zu einem relevanten Gewinn führen, da ein solch niedriger Betrag die Betriebskosten der Fahrt regelmäßig nicht überschreiten wird.

Sofern eine fahrende Person mit der Beförderung von anderen Personen eine Gewinnerzielungsabsicht verfolgt, wäre eine Genehmigung nach dem Personenbeförderungsgesetz erforderlich. Lediglich im Fall eines Entgeltes, das die Betriebskosten der Fahrt übersteigt, könnte von einer Gewinnerzielungsabsicht ausgegangen werden. In diesem Fall wäre jedoch der Ausnahmetatbestand des § 1 Abs. 2 Satz 1 Nr. 1 PBefG²²² nicht erfüllt und es würde eine Genehmigungspflicht nach dem Personenbeförderungsgesetz vorliegen, welche unter anderem den Nachweis eines Personenbeförderungsscheins erfordern würde. Der hiermit verbundene organisatorische Aufwand für die Fahrenden wird von diesen gemieden werden, sofern sie lediglich gelegentlich andere Personen mitnehmen wollen. Bei dem im Rahmen des Projektes GetMobil untersuchten Anwendungsbeispiel Mobilfalt dürfte dies regelmäßig keine Rolle spielen, da sowohl die Entgeltzahlungen nicht auf die Möglichkeit einer Gewinnerzielung ausgelegt sind, als auch die Fahrenden nur gelegentlich entsprechende Fahrten anbieten.

²²¹ BT-Drs. 18/2732, S. 3.

²²² Personenbeförderungsgesetz in der Fassung der Bekanntmachung vom 08.08.1990 (BGBl. I S. 1690), das zuletzt durch Artikel 2 Absatz 14 des Gesetzes vom 20.07.2017 (BGBl. I S. 2808) geändert worden ist.

9.4.1.2 Einkünfte aus sonstigen Leistungen

Sofern die durch die Beförderungsleistung von privaten Fahrenden im Rahmen des Ridesharing erzielten Einnahmen nicht als Einkünfte aus einem Gewerbebetrieb zu qualifizieren sind, so können Einkünfte aus sonstigen Leistungen nach § 22 Nr. 3 EStG vorliegen. Als Leistung im Sinne der Vorschrift ist jedes Tun, Dulden oder Unterlassen zu verstehen, das Gegenstand eines entgeltlichen Vertrages sein kann und eine Gegenleistung auslöst.²²³ Als eine solche Leistung ist grundsätzlich auch die Beförderungsleistung im Rahmen des Ridesharing zu bewerten. Diese Einkünfte aus sonstigen Leistungen sind gemäß § 22 Nr. 3 Satz 2 EStG nicht einkommensteuerpflichtig, sofern sie wenig als 256 Euro im Kalenderjahr betragen. Im Fall von Mobilfahrrad, bei dem die Fahrenden pro gefahrenen Kilometer auf dem eine Person mitbefördert wird 30 Cent erhalten, könnten im Jahr somit auf ungefähr 850 Kilometern Personen mitgenommen werden, ohne dass die hierfür erhaltenen Entschädigungszahlungen einkommensteuerpflichtig wären.

Sofern die Einkünfte aufgrund ihrer Höhe steuerpflichtig sind, so ist jedoch der Abzug von Aufwendungen, die durch die Beförderungsleistung veranlasst wurden, möglich.²²⁴ Dies können zum Beispiel Aufwendungen für einen Umweg zum Abholen und Zurückbringen der Mitfahrenden sowie die durch die Mitnahme erhöhten Kraftstoffaufwendungen und stärkere Abnutzung des Fahrzeuges sein.²²⁵

9.4.1.3 Entfernungspauschale

Für den speziellen Fall des Ridesharing, in dem sich eine Fahrgemeinschaft aus Arbeitskollegen bildet, die ihren gemeinsamen Arbeitsweg zurücklegen, können diese ihre Aufwendungen für den Arbeitsweg im Rahmen der sogenannten Entfernungspauschale steuerlich geltend machen.

Nach § 9 Abs. 1 Satz 3 Nr. 4 Satz 1 EStG gelten als Werbungskosten auch die Aufwendungen des Arbeitnehmers für die Wege zwischen Wohnung und erster Tätigkeitsstätte. Gemäß § 9 Abs. 1 Satz 3 Nr. 4 Satz 2 EStG ist für jeden Arbeitstag, an dem der Arbeitnehmer die erste Tätigkeitsstätte aufsucht, eine

²²³ *Nacke*, in: *Blümich*, EStG Kommentar, § 22, Rn. 161.

²²⁴ BT-Drs. 18/2732, S. 4.

²²⁵ *BFH*, Urteil v. 15.03.1994, X R 58/91, BStBl II 1994, 516.

Entfernungspauschale für jeden vollen Kilometer der Entfernung zwischen Wohnung und erster Tätigkeitsstätte von 30 Cent anzusetzen, höchstens jedoch 4.500 Euro im Kalenderjahr. Ein höherer Betrag als 4.500 Euro ist anzusetzen, soweit der Arbeitnehmer einen eigenen oder ihm zur Nutzung überlassenen Kraftwagen benutzt.

Die Entfernungspauschale gilt unabhängig vom Verkehrsmittel, kann also auch für Fahrgemeinschaften geltend gemacht werden. Alle Teilnehmer einer Fahrgemeinschaft zum Arbeitsplatz können eine Entfernungspauschale von 30 Cent pro Kilometer steuerlich als Werbungskosten geltend machen, unabhängig davon, ob sie selbst Fahrende sind oder nur Mitfahrende.

Im Rahmen einer wechselseitigen Fahrgemeinschaft, bei der die Mitglieder abwechselnd mit ihren Fahrzeugen fahren, gilt für die Mitglieder ebenfalls der Höchstbetrag von 4.500 Euro, allerdings nur an den Arbeitstagen, an denen sie ihren eigenen Pkw nicht eingesetzt haben, sondern als Mitfahrende an der Fahrgemeinschaft teilgenommen haben. An den Tagen, an denen sie ihr Fahrzeug eingesetzt haben, ist unabhängig davon die unbegrenzte Entfernungspauschale zu ermitteln. Die beiden so ermittelten Beträge in Summe ergeben die steuerlich anzusetzende Entfernungspauschale.²²⁶ Setzt nur ein Mitglied der Fahrgemeinschaft sein Fahrzeug ein, so ist dieses bei der Geltendmachung der Entfernungspauschale nicht auf den Höchstbetrag von 4.500 Euro pro Jahr beschränkt, sofern tatsächlich höhere Werbungskosten anfallen.

Für die Bestimmung der Entfernung ist nach § 9 Abs. 1 Satz 3 Nr. 4 Satz 4 EStG die kürzeste Straßenverbindung zwischen Wohnung und erster Tätigkeitsstätte maßgebend. Eine andere als die kürzeste Straßenverbindung kann zugrunde gelegt werden, wenn diese offensichtlich verkehrsgünstiger ist und vom Arbeitnehmer regelmäßig für die Wege zwischen Wohnung und erster Tätigkeitsstätte benutzt wird. Umwege für das Abholen und Zurückbringen der Arbeitskollegen werden nicht in die Fahrtstrecke einberechnet.

226 *BMF-Schreiben v. 31.10.2013 – IV C 5 – S 2351/09/10002: 002, BStBl 2013 I, S. 1376.*

9.4.2 Umsatzsteuer

Nach § 1 Abs. 1 Nr. 1 UStG²²⁷ unterliegen Umsätze aus Lieferungen und sonstigen Leistungen, die ein Unternehmer im Inland gegen Entgelt im Rahmen seines Unternehmens ausführt der Umsatzsteuer. Ausweislich § 2 Abs. 1 Satz 1 UStG ist Unternehmer, wer eine gewerbliche oder berufliche Tätigkeit selbstständig ausübt. Nach § 2 Abs. 1 Satz 3 UStG ist gewerblich oder beruflich dabei jede nachhaltige Tätigkeit zur Erzielung von Einnahmen, auch wenn die Absicht, Gewinn zu erzielen, fehlt. Bei einer lediglich einmaligen Handlung liegt eine nachhaltige Tätigkeit jedoch noch nicht vor.²²⁸ Bei mehreren Handlungen wird eine Tätigkeit finanzgerichtlich im Regelfall als nachhaltig bewertet.²²⁹ Ebenso kann aber auch bereits eine lediglich einmalige Handlung den Beginn einer fortgesetzten und damit nachhaltigen Tätigkeit darstellen, sofern eine erkennbare Wiederholungsabsicht vorliegt.²³⁰

Aus steuerrechtlicher Sicht würde demnach beim Ridesharing in jedem Fall die Schwelle zur gewerblichen Tätigkeit überschritten, sofern eine wiederholte genehmigungspflichtige Personenbeförderung durchgeführt würde.²³¹ Die hiermit erzielten Einnahmen wären entsprechend gemäß § 12 UStG umsatzsteuerpflichtig. Da es sich bei genehmigungspflichtigen Personenbeförderungen im Rahmen des Ridesharing nicht um Linienverkehr mit Kraftfahrzeugen oder Verkehr mit Taxen, sondern um Gelegenheitsverkehr mit Mietwagen gemäß § 49 PBefG handeln würde, fände der ermäßigte Steuersatz von 7 Prozent gemäß § 12 Abs. 2 Nr. 10 UStG auf diese keine Anwendung. Auf die Einnahmen aus dieser Beförderung wäre daher der Regelsatz in Höhe von 19 Prozent an das Finanzamt abzuführen. Regelmäßig liegt beim Ridesharing in Form von privaten Mitnahmefahrten jedoch keine genehmigungspflichtige Tätigkeit vor, da das Gesamtentgelt die Betriebskosten der Fahrt nicht übersteigt und die Personenbeförderung damit nach § 1 Abs. 2 Satz 1 Nr. 1 PBefG nicht der Ge-

²²⁷ Umsatzsteuergesetz in der Fassung der Bekanntmachung vom 21.02.2005 (BGBl. I S. 386), das zuletzt durch Artikel 11 Absatz 35 des Gesetzes vom 18.07.2017 (BGBl. I S. 2745) geändert worden ist.

²²⁸ *Sydow*, VRR 2014, 371 (376).

²²⁹ *BFH*, Urteil v. 23.10.1987 – III R 275/83, BStBl. 1988, 293; *BFH*, Urteil v. 12.07.1991 – III R 47/88, BStBl. II 1992, 143.

²³⁰ *BFH*, Urteil v. 31.07.1990 – I R 173/83, BStBl. 1991 II, 66.

²³¹ *Sydow*, VRR 2014, 371 (376).

nehmungspflicht des Personenbeförderungsgesetzes unterliegt. Aus diesem Grund ist beim Ridesharing auch im Regelfall nicht von einer gewerblichen und damit umsatzsteuerpflichtigen Tätigkeit auszugehen.

Sollte in bestimmten Fällen im Rahmen des Ridesharing doch eine gewerbliche Tätigkeit der Fahrenden vorliegen, wie beispielsweise im Zusammenhang mit *Uber* diskutiert,²³² so könnten diese mit einem jährlichen Umsatz von maximal 17.500 Euro unter die Kleinunternehmerregelung des § 19 UStG fallen.²³³ Der Unternehmer müsste dann keine Umsatzsteuer abführen, könnte dann aber im Gegenzug auch keine Vorsteuer geltend machen.

9.4.3 Gewerbesteuer

Der Gewerbesteuer unterliegt nach § 2 Abs. 1 Satz 1 GewStG²³⁴ jeder stehende Gewerbebetrieb, soweit er im Inland betrieben wird. Unter Gewerbebetrieb ist gemäß § 2 Abs. 1 Satz 2 GewStG ein gewerbliches Unternehmen im Sinne des Einkommensteuergesetzes zu verstehen. § 15 Abs. 2 Satz 1 EStG definiert als Gewerbebetrieb eine selbstständige nachhaltige Betätigung, die mit der Absicht, Gewinn zu erzielen, unternommen wird und sich als Beteiligung am allgemeinen wirtschaftlichen Verkehr darstellt, wenn die Betätigung weder als Ausübung von Land- und Forstwirtschaft noch als Ausübung eines freien Berufs noch als eine andere selbstständige Arbeit anzusehen ist.

Im Rahmen des Ridesharing, speziell im Fall des Anwendungsbeispiels Mobilfalt, wird es schon am Merkmal der Gewinnerzielungsabsicht auf Seite der Fahrenden mangeln, weshalb eine Einordnung der von Privatpersonen durchgeführten Beförderungsleistungen als Gewerbe ausscheidet. Eine gewerbesteuerliche Behandlung entsprechender Einnahmen entfällt somit regelmäßig.

232 Siehe beispielhaft: *Wimmer/Weiß*, MMR 2015, 80f.

233 *Haucap et al.*, Chancen der Digitalisierung auf Märkten für urbane Mobilität: Das Beispiel Uber, S. 29.

234 Gewerbesteuergesetz in der Fassung der Bekanntmachung vom 15.10.2002 (BGBl. I S. 4167), das zuletzt durch Artikel 4 des Gesetzes vom 27.06.2017 (BGBl. I S. 2074) geändert worden ist.

9.5 Kommunalrecht

Die Einrichtung und der Betrieb einer Ridesharing-Plattform werden oftmals durch kommunale Institutionen übernommen. Motivation für ein solches Tätigwerden ist zum einen das Streben nach einer besseren Versorgung der Bevölkerung mit Mobilitätsdienstleistungen in ländlichen Räumen wo eine schwache Versorgung mit ÖPNV vorherrscht. Zudem könnten die durch Ridesharing erzielten Einsparungen an Finanzmitteln für öffentlichen Verkehr anderweitig eingesetzt werden.²³⁵ Insbesondere regionale ÖPNV-Aufgabenträgerorganisationen oder Nahverkehrsunternehmen kommen hierfür in Betracht und versuchen in Pilotprojekten, wie beispielsweise der Nordhessische VerkehrsVerbund mit »Mobifalt« oder die Odenwald-Regional-Gesellschaft mit »garantiert mobil«, private Mitnahmefahrten in den öffentlichen Personennahverkehr zu integrieren.

Hinsichtlich solcher Tätigkeiten ergeben sich kommunalrechtliche Aspekte, die nachfolgend beleuchtet werden. Da sich der ÖPNV in einem Spannungsfeld zwischen öffentlicher Daseinsvorsorge einerseits und privatwirtschaftlicher Betätigung andererseits bewegt²³⁶, ist eine Unterscheidung von zulässiger öffentlicher Aufgabenwahrnehmung und möglicherweise unzulässiger, weil wettbewerbsverzerrender, kommunaler Erwerbswirtschaft zu treffen. Vorgaben hierfür ergeben sich aus dem europäischen Wettbewerbsrecht, dem Verfassungsrecht und dem kommunalen Wirtschaftsrecht.

9.5.1 Ridesharing als kommunalwirtschaftliche Tätigkeit

Bei der Vermittlertätigkeit eines kommunalen Unternehmens im Rahmen des Ridesharing muss zunächst unterschieden werden, ob es sich bei dieser lediglich um die Zusammenstellung von Fahrtinformationen oder um eine »echte« Vermittlungsfunktion handelt, also beispielsweise auch Fahrtbuchungen über die Plattform möglich sein sollen.

Eine reine Aggregation von Fahrtinformationen bspw. durch ein Nahverkehrsunternehmen, welche unter anderem auch die Daten einer externen Mit-

²³⁵ *BMVI*, Integrierte Mobilitätskonzepte zur Einbindung unterschiedlicher Mobilitätsformen in ländlichen Räumen, 2016, S. 103.

²³⁶ *Barth*, Nahverkehr in kommunaler Verantwortung, 2000, S. 298.

fahrvermittlung enthält, stellt aus kommunalrechtlicher Sicht als unproblematisch dar, da es sich hierbei nicht um eine wirtschaftliche Tätigkeit mit Gewinnerzielungsabsicht handelt, sondern vielmehr eine umfassende Information der Fahrgäste über ihre Mobilitätsoptionen angestrebt wird.

Um jedoch einen Verstoß gegen europäische Wettbewerbsregeln zu vermeiden, sollte darauf geachtet werden, dass nicht nur einem sondern grundsätzlich allen interessierten privatwirtschaftlichen Mitbewerbern die Möglichkeit gegeben wird, ihr Angebot entsprechend auf der Internetplattform informierenden kommunalen Unternehmens einbinden können. Denn gemäß Art. 107 Abs. 1 AEUV²³⁷ staatliche oder aus staatlichen Mitteln gewährte Beihilfen gleich welcher Art, die durch die Begünstigung bestimmter Unternehmen den Wettbewerb verfälschen oder zu verfälschen drohen, mit dem Binnenmarkt unvereinbar und damit verboten. Würde lediglich ein einzelner Anbieter diese Möglichkeit erhalten, so könnte dies unter Umständen zu einer Benachteiligung der Mitbewerber und damit potenziell zu einer Wettbewerbsverzerrung führen.²³⁸

Eine weitergehende Funktionswahrnehmung eines kommunalen Unternehmens, bei welcher dieses selbst als Betreiber und Vermittler der Ridesharing-Plattform auftritt, wirft kommunalwirtschaftsrechtliche Aspekte auf, die nachfolgend untersucht werden. Eine solche »echte« Vermittlertätigkeit ist der Art nach als eine Dienstleistung mit Absicht der Gewinnerzielung einzuordnen und würde damit eine kommunalwirtschaftsrechtlich relevante Betätigung darstellen. Von einer solchen Einstufung der Tätigkeit kann allgemein ausgegangen werden, da kommerzielle Mitfahrplattformen mit dem Ziel der Gewinnerzielung durch Werbeeinnahmen, Nutzungs- und Vermittlungsgebühren betrieben werden.²³⁹ Solche Tätigkeiten sind für Unternehmen der öffentlichen

237 Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union in der Fassung aufgrund des am 01.12.2009 in Kraft getretenen Vertrages von Lissabon (Konsolidierte Fassung bekanntgemacht im ABl. EG Nr. C 115 vom 09.05.2008, S. 47) zuletzt geändert durch die Akte über die Bedingungen des Beitritts der Republik Kroatien und die Anpassungen des Vertrags über die Europäische Union, des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union und des Vertrags zur Gründung der Europäischen Atomgemeinschaft (ABl. EU L 112/21 vom 24.04.2012) mit Wirkung vom 01.07.2013.

238 *BMVI*, Integrierte Mobilitätskonzepte zur Einbindung unterschiedlicher Mobilitätsformen in ländlichen Räumen, 2016, S. 105.

239 *BMVI*, Integrierte Mobilitätskonzepte zur Einbindung unterschiedlicher Mobilitätsformen in ländlichen Räumen, 2016, S. 104.

Hand lediglich in bestimmten Grenzen zulässig, die in den entsprechenden Gemeindeordnungen geregelt sind.

9.5.2 Verfassungsrecht

Entsprechende kommunalrechtliche Vorgaben müssen zunächst den verfassungsrechtlichen Vorgaben gerecht werden, die nachfolgend dargestellt werden.

Bezüglich der sogenannten »Wirtschaftsgrundrechte« in Art. 12 und 14 GG ist zunächst festzustellen, dass diese keine Berechtigungen für juristische Personen des öffentlichen Rechts begründen.²⁴⁰ Da das Grundgesetz wirtschaftspolitisch neutral ausgestaltet ist, lässt sich diesem jedoch nicht entnehmen, dass eine wirtschaftliche Betätigung ausschließlich von privaten Unternehmen zulässig ist.²⁴¹ Es ist jedoch nachfolgend zu klären, inwieweit eine wirtschaftliche Betätigung von Kommunen rechtskonform ist.

Entsprechend § 1 Abs. 1 RegG stellt die Sicherstellung einer ausreichenden Bedienung der Bevölkerung mit Verkehrsleistungen im öffentlichen Personennahverkehr eine Aufgabe der Daseinsvorsorge dar. Aus dem Begriff der Daseinsvorsorge allein lassen sich jedoch keine konkreten rechtlichen Folgen für die Zulässigkeit einer kommunalen wirtschaftlichen Betätigung in diesem Bereich, beispielsweise in Form einer mit dem ÖPNV verknüpften Vermittlung von privaten Mitnahmefahrten, ableiten.²⁴² Nach der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichtes ist es demnach auch unerheblich, ob eine wirtschaftliche Betätigung einer Gemeinde zur sogenannten Daseinsvorsorge gezählt wird oder nicht. Vielmehr könnten öffentliche Zwecke das wirtschaftliche Unternehmen auch dann rechtfertigen, wenn damit eben keine Daseinsvorsorge betrieben wird.²⁴³ Jede Form staatlichen Handelns bedarf jedoch einer ausdrücklichen rechtlichen Legitimation, unabhängig davon, ob sie als Daseinsvorsorge zu qualifizieren ist oder nicht. Um wirtschaftlich tätig werden zu können, benötigen Kommunen als Teil der staatlichen Organisation entspre-

240 *Otting*, DVBl. 1997, 1258 (1260).

241 *Gaß*, in: Wurzel/Schraml/Becker (Hrsg.), Rechtspraxis der kommunalen Unternehmen, 2015, S. 55, Rn. 11; *Meßmer*, in: Fabry/Augsten (Hrsg.), Unternehmen der öffentlichen Hand, 2011, S. 91, Rn. 17.

242 *Schink*, NVwZ 2002, 129 (132).

243 *BVerwG*, Urteil vom 22.02.1972 – I C 24.69, BVerwGE 39, 329, juris Rn. 17.

chende Zuständigkeiten. Diese bestehen in Form der kommunalrechtlichen Vorgaben in den jeweiligen Gemeindeordnungen der Länder. Die entsprechende verfassungsrechtliche Legitimation für diese kommunalrechtlichen Vorgaben ergibt sich aus der Selbstverwaltungsgarantie des Art. 28 Abs. 2 GG, zum einen für die durch die wirtschaftliche Betätigung wahrgenommene öffentliche Aufgabe und zum anderen für die Form der Aufgabenwahrnehmung durch eine wirtschaftliche Betätigung selbst.²⁴⁴

Art. 28 Abs. 2 GG räumt den Kommunen das Recht ein, alle Angelegenheiten der örtlichen Gemeinschaft im Rahmen der Gesetze in eigener Verantwortung zu regeln. Nach der Rechtsprechung des Bundesverfassungsgerichtes sind dies diejenigen Bedürfnisse und Interessen, die in der örtlichen Gemeinschaft wurzeln oder einen spezifischen Bezug auf sie haben und von ihr eigenverantwortlich und selbstständig bewältigt werden können.²⁴⁵ Sie sollen den Gemeindegewohnern gerade als solchen gemeinsam sein, indem sie das Zusammenleben und -wohnen der Menschen in der Gemeinde betreffen.²⁴⁶ Bei der konkreten Frage, welche Aufgaben zu den Angelegenheiten der örtlichen Gemeinschaft zählen und welcher sie sich annehmen will, hat die Gemeinde einen Einschätzungsspielraum.²⁴⁷

Die Selbstverwaltungsgarantie des Art. 28 Abs. 2 GG umfasst auch die wirtschaftliche Betätigung einer Gemeinde als Wahrnehmungsform zur Erfüllung von öffentlichen Aufgaben.²⁴⁸ Dieses Recht zur wirtschaftlichen Betätigung wird jedoch nicht grenzenlos gewährt. Als staatsorganisationsrechtliches Prinzip beinhaltet Art. 28 Abs. 2 GG keine Vorgaben hinsichtlich der Verteilung von Aufgaben zwischen Staat und Gesellschaft und schützt weder die Gemeinde vor der Privatwirtschaft, noch kann sich diese zwecks Abwehr von kommunaler Tätigkeit hierauf berufen.²⁴⁹ Solche Abgrenzungen und Be-

244 *Schink*, NVwZ 2002, 129 (132).

245 *BVerfG*, Urteil vom 30.07.1958 – 2 BvG 1/58, NJW 1958, 1341 (1342); *BVerfG*, Beschluss vom 17.01.1979 – 2 BvL 6/16, NJW 1979, 1347 (1347).

246 *BVerfG*, Beschluss vom 23.11.1988 – 2 BvR 1619/83, 2 BvR 1628/83, NVwZ 1989, 347 (350).

247 *Schink*, NVwZ 2002, 129 (133).

248 *Meßmer*, in: Fabry/Augsten (Hrsg.), Unternehmen der öffentlichen Hand, 2011, S. 94, Rn. 21; *Schink*, NVwZ 2002, 129 (133).

249 *Schink*, NVwZ 2002, 129 (133).

schränkungen der kommunalwirtschaftlichen Betätigung finden sich insbesondere in Art. 12 GG sowie in den Gemeindeordnungen der Bundesländer.²⁵⁰

9.5.3 Kommunales Wirtschaftsrecht

Nachfolgend werden die verfassungsrechtlich legitimierten kommunalrechtlichen Vorgaben für eine wirtschaftliche Betätigung im Rahmen des Ridesharing untersucht. Diese ergeben sich aus den Gemeindeordnungen der Länder.

9.5.3.1 Schrankentrias

Einer wirtschaftlichen Betätigung von Kommunen in Hessen werden in der Hessischen Gemeindeordnung (HGO)²⁵¹ durch die so genannte »Schrankentrias« in § 121 Abs. 1 Grenzen gesetzt. Nach dieser Vorschrift dürfen Gemeinden sich wirtschaftlich betätigen, wenn:

1. der öffentliche Zweck die Betätigung rechtfertigt,
2. die Betätigung nach Art und Umfang in einem angemessenen Verhältnis zur Leistungsfähigkeit der Gemeinde und zum voraussichtlichen Bedarf steht und
3. der Zweck nicht ebenso gut und wirtschaftlich durch einen privaten Dritten erfüllt wird oder erfüllt werden kann.

Mit geringen Abweichung enthalten die Gemeindeordnungen aller Bundesländer entsprechende Regelungen. Diese Vorgaben sollen zum einen die Kommunen vor ihre Leistungsfähigkeit übersteigenden Tätigkeiten und zum anderen privatwirtschaftliche Wettbewerber von einer wettbewerbsverzerrenden Konkurrenz durch staatliche Akteure schützen.²⁵²

²⁵⁰ *BMVI*, Integrierte Mobilitätskonzepte zur Einbindung unterschiedlicher Mobilitätsformen in ländlichen Räumen, 2016, S. 56.

²⁵¹ Hessische Gemeindeordnung (HGO) in der Fassung der Bekanntmachung vom 07.03.2005 (GVBl. I S. 142), zuletzt geändert durch Artikel 6 des Gesetzes vom 21.06.2018 (GVBl. S. 291)

²⁵² *Meßmer*, Zulässigkeit und Grenzen unternehmerischer Betätigung der öffentlichen Hand, in: *Fabry/Augsten (Hrsg.)*, Unternehmen der öffentlichen Hand, 2011, S. 94. Rn. 22; *Schmidt*, Kommunalrecht, S. 304, Rn. 945.

9.5.3.1.1 Öffentlicher Zweck

Gemäß der kommunalrechtlichen Schrankentrias muss zunächst ein öffentlicher Zweck das wirtschaftliche Unternehmen rechtfertigen oder teilweise sogar erfordern.²⁵³ Die wirtschaftliche Betätigung einer Kommune ist demnach kein Selbstzweck.²⁵⁴ Ein öffentlicher Zweck liegt vor, wenn die Tätigkeit zur Befriedigung der Bedürfnisse der Gemeindeeinwohner beiträgt, und somit dem Gemeinwohl dient.²⁵⁵

In den Gemeindeordnungen der Länder wird vielfach gefordert, dass eine wirtschaftliche Betätigung einen Ertrag für den Haushalt der jeweiligen Gemeinde erwirtschaften soll, sofern dadurch die Erfüllung des öffentlichen Zwecks nicht beeinträchtigt wird.²⁵⁶ Lediglich eine reine Gewinnerzielung als alleiniger Zweck der wirtschaftlichen Betätigung dürfte den öffentlichen Zweck entfallen lassen.²⁵⁷ Eine Gewinnmitnahme wird hingegen im Schrifttum als zulässig bewertet.²⁵⁸

Nach der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts können Gemeinden durch wirtschaftliche Unternehmen zahlreiche und vielgestaltige Aufgaben übernehmen, die im öffentlichen Interesse sind und damit durch die genannte Zweckbestimmung gedeckt sind.²⁵⁹ Worin die Gemeinde eine Förderung des allgemeinen Wohles sieht, ist laut Bundesverwaltungsgericht hauptsächlich den Anschauungen und Entschlüssen der zuständigen Organe der Gemeinde überlassen und hängt maßgeblich von den örtlichen Verhältnissen, finanziellen Möglichkeiten der Gemeinde, den Bedürfnissen der Einwohnerschaft sowie anderen Faktoren ab. Aus diesem Grund sei eine Beurteilung des öffentlichen

253 In Nordrhein-Westfalen und Bayern muss der öffentliche Zweck das Unternehmen nicht lediglich rechtfertigen sondern »erfordern«, vgl. § 107 I S. 1 Nr. 1 GO NRW und Art. 87 I S. 1 Nr. 1 BayGO.

254 Meyer, NVwZ 2002, 1479 (1481).

255 Badura, DÖV 1998, 818 (821); Ehlers, DVBl. 1998, 497 (498); Franz, Gewinnerzielung durch kommunale Daseinsvorsorge, 2005, S. 217.

256 Vgl. etwa § 121 Abs. 8 S. 1 HGO, § 102 Abs. 3 S. 2 GO BW, § 92 Abs. 4 BbgKVerf, § 85 Abs. 3 GO RhLPf.

257 Badura, DÖV 1998, 818 (821); Barth, Nahverkehr in kommunaler Verantwortung, 2000, S. 92; Ehlers, DVBl. 1998, 497 (499); Engels/Krausnick, Kommunalrecht, S. 243, Rn. 16; Meßmer, in: Fabry/Augsten (Hrsg.), Unternehmen der öffentlichen Hand, 2011, S. 95, Rn. 26

258 Engels/Krausnick, Kommunalrecht, S. 243, Rn. 16; Franz, Gewinnerzielung durch kommunale Daseinsvorsorge, 2005, S. 7.; Schink, NVwZ 2002, 129 (134).

259 BVerwG, Urteil vom 22.02.1972 – I C 24.69, BVerwGE 39, 329, juris Rn. 17.

Zwecks für die Errichtung und Fortführung eines Gemeindeunternehmens auch einer richterlichen Überprüfung weitgehend entzogen.²⁶⁰ Es handle sich hierbei, so das Bundesverwaltungsgericht, um eine Frage sachgerechter Kommunalpolitik, die – wie jedes sinnvolle wirtschaftliche Handeln – in starkem Maße von Zweckmäßigungsüberlegungen bestimmt werde.²⁶¹

Auch im Bereich des öffentlichen Personennahverkehrs müssen Kommunen konkurrierende Zielvorgaben, wie denen der Wirtschaftlichkeit, des Umweltschutzes sowie denen sozialer Teilhabe durch eine entsprechende Gestaltung des ÖPNV gerecht werden.²⁶²

Die Einrichtung und der Betrieb einer in den ÖPNV integrierten Ridesharing-Plattform in ländlichen Räumen hat die Befriedigung von Mobilitätsbedürfnissen der Bevölkerung zum Ziel und kann darüber hinaus günstige Umweltauswirkungen und kostengünstigen öffentlichen Verkehr bieten, weshalb eine entsprechende wirtschaftliche Betätigung einen öffentlichen Zweck darstellen dürfte, welcher diese Tätigkeit insoweit rechtfertigt.²⁶³

9.5.3.1.2 Leistungsfähigkeit und Bedarf

Wirtschaftliche Betätigungen von Gemeinden müssen grundsätzlich in einem angemessenen Verhältnis zu ihrer Leistungsfähigkeit und dem voraussichtlichen Bedarf stehen. Aus diesem Grund dürfen Gemeinden keine wirtschaftlichen Unternehmen errichten und betreiben, die ihre personellen, sachlichen oder finanziellen Mittel übersteigen. Die beiden Zulässigkeitsvoraussetzungen sind anhand der tatsächlichen Verhältnisse und Gegebenheiten in der jeweiligen Gemeinde zu prüfen.²⁶⁴ Bei der Leistungsfähigkeit und der Bedarfsabhängigkeit handelt es sich um unbestimmte Rechtsbegriffe die der Gemeinde einen Beurteilungsspielraum in diesen Belangen einräumen.²⁶⁵ Dieser ist, wie auch

²⁶⁰ *BVerwG*, Urteil vom 22.02.1972 – I C 24.69, *BVerwGE* 39, 329, juris Rn. 17.

²⁶¹ *BVerwG*, Urteil vom 22.02.1972 – I C 24.69, *BVerwGE* 39, 329, juris Rn. 17.

²⁶² *Franz*, Gewinnerzielung durch kommunale Daseinsvorsorge, 2005, 219.

²⁶³ So auch *BMVI*, Integrierte Mobilitätskonzepte zur Einbindung unterschiedlicher Mobilitätsformen in ländlichen Räumen, 2016, S. 57 allgemein bezogen auf integrierte Mobilitätskonzepte.

²⁶⁴ *Meßmer*, Zulässigkeit und Grenzen unternehmerischer Betätigung der öffentlichen Hand, in: *Fabry/Augsten (Hrsg.)*, Unternehmen der öffentlichen Hand, 2011, S. 99f. Rn. 35.

²⁶⁵ *Meßmer*, Zulässigkeit und Grenzen unternehmerischer Betätigung der öffentlichen Hand, in: *Fabry/Augsten (Hrsg.)*, Unternehmen der öffentlichen Hand, 2011, S. 99f. Rn. 36.

die gemeindliche Entscheidung über das Vorliegen eines öffentlichen Zwecks, nur eingeschränkt justiziabel.²⁶⁶ Ein Bedarf für das wirtschaftliche Unternehmen ist insbesondere dann abzulehnen, wenn eine entsprechende Leistung bereits durch vorhandene Unternehmen in angemessener Weise bereitgestellt wird.²⁶⁷

Hinsichtlich der Einrichtung und dem Betrieb einer in den ÖPNV integrierten Ridesharing-Plattform dürfte diese Vorgabe der Schrankentrias regelmäßig nicht im Wege stehen, da der Finanz- und Verwaltungsaufwand für eine Ridesharing-Plattform verglichen mit anderen Verkehrsleistungen eher gering ausfallen dürfte und deshalb die Angemessenheit einer solchen Betätigung zu bejahen wäre.²⁶⁸ Ob eine entsprechende Leistung bereits durch vorhandene Unternehmen erbracht wird, ist individuell zu prüfen. Regelmäßig gründet sich ein entsprechendes Vorhaben jedoch auf einem Mangel an ausreichender Versorgung mit Mobilitätsangeboten im ländlichen Raum und einen gerade deshalb bestehenden Bedarf an Leistungen wie der Vermittlung von in den ÖPNV integrierten privaten Mitnahmefahrten.

9.5.3.1.3 Subsidiarität

Als dritte Anforderung nach der kommunalrechtlichen Schrankentrias ist eine wirtschaftliche Tätigkeit in Hessen nur dann zulässig, wenn der Zweck nicht ebenso gut und wirtschaftlich durch einen Privaten erfüllt wird oder erfüllt werden kann. In manchen Bundesländern ist die Vorschrift schwächer formuliert, da lediglich gefordert wird, dass der Zweck nicht »besser« durch einen Privaten erfüllt wird oder erfüllt werden kann.²⁶⁹

Die Subsidiaritätsklausel soll zum einen Kommunen vor wirtschaftlich risikanten Vorhaben schützen, zum anderen wäre mit einer wirtschaftlichen

²⁶⁶ Franz, Gewinnerzielung durch kommunale Daseinsvorsorge, 2005, S. 220; Schink, NVwZ 2002, 129 (132).

²⁶⁷ Meßmer, Zulässigkeit und Grenzen unternehmerischer Betätigung der öffentlichen Hand, in: Fabry/Augsten (Hrsg.), Unternehmen der öffentlichen Hand, 2011, S. 100, Rn. 37.

²⁶⁸ So auch BMVI, Integrierte Mobilitätskonzepte zur Einbindung unterschiedlicher Mobilitätsformen in ländlichen Räumen, 2016, S. 104.

²⁶⁹ § 91 Abs. 3 S. 1 Bbg KommVerf, § 68 Abs. 2 Nr. 3 M-V KommVerf, § 136 Abs. 1 S. 1 Nr. 3 NdsGO, § 107 Abs. 1 S. 1 Nr. 3 GO NRW, § 94a Abs. 1 S. 1 Nr. 3 SächsGO, § Abs. 1 S. 1 Nr. 3 128 KVG LSA, § 101 Abs. 1 Nr. 3 GO SH.

Tätigkeit nicht dem Gemeinwohl gedient, wenn ein Privater deren Zweck besser und wirtschaftlicher erfüllen kann.²⁷⁰ Auf eine drittschützende Wirkung der Subsidiaritätsklausel lässt sich nur schließen, soweit diese tatsächlich in den jeweiligen gemeinderechtlichen Vorgaben formuliert ist.²⁷¹ Darüber hinaus werden Akteure der Privatwirtschaft vor kommunaler Konkurrenz durch die Wirtschaftsgrundrechte sowie privatrechtliche Ansprüche aus dem Wettbewerbsrecht geschützt.²⁷²

In Bezug auf die wirtschaftliche Betätigung eines kommunalen Trägers in Form einer Ridesharing-Plattform stellt die Subsidiaritätsklausel die kritischste Voraussetzung der Schrankentrias dar. Wie oben dargestellt, enthalten einige Gemeindeordnungen eine strenge Subsidiaritätsklausel, nach der eine wirtschaftliche Betätigung unzulässig ist wenn der öffentliche Zweck ebenso gut und wirtschaftlich durch einen Privaten erfüllt werden kann. Diese Normen schützen auch vor potenziell marktverzerrenden Eingriffen durch eine ungehemmte wirtschaftliche Tätigkeit der öffentlichen Hand und zielen damit nicht lediglich auf die gegenwärtige Marktlage ab.²⁷³ Zumindest theoretisch besteht die Möglichkeit, dass durch Errichtung und Betrieb einer kommunalen Ridesharing-Plattform der privatwirtschaftliche Markt verzerrt werden könnte.²⁷⁴ Eine entsprechende Tätigkeit könnte damit gegen das kommunale Wirtschaftsrecht verstoßen und unzulässig sein.

Aktuell sind Mitfahrplattformen jedoch regelmäßig nur wirtschaftlich zu betreiben, wenn diese ein möglichst großes Einzugsgebiet abdecken, um eine entsprechend große Nutzerzahl und damit hohe Matching-Wahrscheinlichkeiten zu erreichen. Eine räumlich stark begrenzte, kommunale Plattform würde damit praktisch wohl eher zu einer geringen Konkurrenzsituation gegenüber privaten Betreibern führen und ein möglicher Schaden, den ein privater Dritter

270 *Badura*, DÖV 1998, 818 (822).

271 *Franz*, Gewinnerzielung durch kommunale Daseinsvorsorge, 2005, S. 225; Bspw. in § 107 Abs. 5 GO NRW, der die Gemeinde zu einer »Berücksichtigung der Auswirkungen auf das Handwerk und die mittelständische Wirtschaft« auffordert; ähnlich auch § 68 Abs. 7 KV M-V und § 108 Abs. 5 SaarlKSVG.

272 *Franz*, Gewinnerzielung durch kommunale Daseinsvorsorge, 2005, S. 225.

273 *BMVI*, Integrierte Mobilitätskonzepte zur Einbindung unterschiedlicher Mobilitätsformen in ländlichen Räumen, 2016, S. 104.

274 *BMVI*, Integrierte Mobilitätskonzepte zur Einbindung unterschiedlicher Mobilitätsformen in ländlichen Räumen, 2016, S. 104.

hierdurch erleiden könnte, dürfte nur sehr gering ausfallen. Trotzdem besteht die Möglichkeit, dass ein privater Marktteilnehmer sich gegen eine solche kommunalwirtschaftliche Tätigkeit zur Wehr setzt und bspw. gemäß der dritt-schützenden Wirkung des Verbots in § 121 Abs. 1b HGO Unterlassung und Schadenersatz fordert.

In diesem Zusammenhang stellt sich auch die Frage, ob nicht eher eine Ausschreibung und anschließende Vergabe einer entsprechenden Leistung an ein privates Unternehmen, statt einer eigenen wirtschaftlichen Betätigung durch Errichtung und Betrieb einer Ridesharing-Plattform, im Interesse einer wirtschaftlichen und sparsamen Haushaltsführung geboten ist.²⁷⁵ Entsprechend formuliert beispielsweise § 91 Abs. 3 S. 1 der Kommunalverfassung des Landes Brandenburg, dass die Gemeinde im Interesse einer sparsamen Haushaltsführung dafür zu sorgen hat, dass Leistungen, die von privaten Anbietern wirtschaftlicher erbracht werden können, diesen Anbietern übertragen werden. Dazu sind entsprechende Angebote von Privaten einzuholen und Vergleichsrechnungen vorzunehmen. In ähnlicher Weise sind die Gemeinden in Hessen gemäß § 121 Abs. 7 HGO dazu verpflichtet, mindestens einmal in jeder Wahlzeit²⁷⁶ zu prüfen, ob ihre wirtschaftliche Betätigung noch die Anforderungen der Schrankentrias in § 121 Abs. 1 HGO erfüllt und inwieweit diese Tätigkeiten privaten Dritten übertragen werden können.

Letztlich liegt die Entscheidung darüber, ob eine solche Ridesharing-Plattform von einem kommunalen Träger selbst errichtet und betrieben oder ob eine solche Tätigkeit durch einen privaten Dritten erbracht werden soll, im Entscheidungsspielraum der Kommunalpolitik und muss jeweils im Einzelfall unter den entsprechenden örtlichen Bedingungen getroffen werden.

9.5.3.2 Organisation auf Ebene der Verkehrsunternehmen

Für die Anwendung der kommunalwirtschaftsrechtlichen Vorgaben spielt es keine Rolle, ob die tätig werdende Nahverkehrsgesellschaft als Betreiberin einer Ridesharing-Plattform in privatrechtlicher Form, bspw. als Gesellschaft

²⁷⁵ Ähnlich *Badura*, DÖV 1998, 818 (820).

²⁷⁶ Die Wahlzeit beträgt laut § 36 S. 1 HGO fünf Jahre.

mit beschränkter Haftung betrieben wird. Auch in diesem Fall gelten die Grenzen der wirtschaftlichen Betätigung für Gemeinden.²⁷⁷

Sofern auf kommunaler Ebene eine Nahverkehrsgesellschaft, die in privatrechtlicher Form geführt wird, eine Plattform zur Vermittlung von Privatfahrten einrichten und betreiben will, so sollten in ihrem Gesellschaftsvertrag neben Tätigkeiten im Rahmen des ÖPNV auch Zwecke gestattet sein, die eine entsprechende Errichtung und den Betrieb einer solchen Vermittlungsplattform erlauben.²⁷⁸ Sofern lediglich ein Tätigwerden im Rahmen des ÖPNV zugelassen ist, so wäre eine Anpassung des bestehenden Gesellschaftsvertrages notwendig, um eine solche Betätigung zu legitimieren.

Sofern eine Gemeinde statt einer Nahverkehrsgesellschaft selbst im Rahmen des Ridesharing tätig wird, sind die in den jeweiligen Gemeindeordnungen festgelegten und zuvor diskutierten kommunalwirtschaftsrechtlichen Grenzen zu beachten.

Literaturverzeichnis

Ahrens, Napster, Gnutella, FreeNet & Co. – die immaterialgüterrechtliche Beurteilung von Internet-Musiktauschbörsen, ZUM 2000, 1029.

Alexander/Knauff, Per App ans Ziel? Internetbasierte Mobilitätsdienste aus personenbeförderungs- und wettbewerbsrechtlicher Perspektive, GewArch 2015, 200.

Bachem/Birgelen/Kittler, Integration alternativer Verkehre in den Öffentlichen Nahverkehr, Der Nahverkehr 2013, 33.

Badura, Wirtschaftliche Betätigung der Gemeinde zur Erledigung von Angelegenheiten der örtlichen Gemeinschaft im Rahmen der Gesetze, DÖV 1998, 818.

Bala/Schuldzinski (Hrsg.), Prosuming und Sharing – neuer sozialer Konsum, Aspekte kollaborativer Formen von Konsumtion und Produktion, Beiträge zur Verbraucherforschung Band 4 2016, <http://www.ratgeber-verbraucherzentrale.de/mediabig/1153900A.pdf>, zuletzt abgerufen am 04.04.2016.

Bala / Schuldzinski, Einleitung: Neuer sozialer Konsum?, in: *dies. (Hrsg.)*, Prosuming und Sharing – neuer sozialer Konsum, 2016, 7-29.

Balke/Reisert/Quarch, Regulierung von Verkehrsunfällen, Baden-Baden, 2012.

Bamberger/Roth/Hau/Poseck, Beck'scher Online-Kommentar BGB, 46. Edition, Stand. 01.05.2018, München.

²⁷⁷ Siehe bspw. § 122 HGO und Art. 87 BayGO.

²⁷⁸ *BMVI*, Integrierte Mobilitätskonzepte zur Einbindung unterschiedlicher Mobilitätsformen in ländlichen Räumen, 2016, S. 103.

- Barth*, Nahverkehr in kommunaler Verantwortung, Bielefeld, 2000.
- Bauer*, Personenbeförderungsgesetz, Kommentar, Köln, 2010.
- Bauer/Friesen*, UberPop – rechtlich top oder eher ein Flop?, DAR 2015, 61.
- Baumeister (Hrsg.)*, Recht des ÖPNV – Praxishandbuch für den Nahverkehr mit VO (EG) 1370/2007, PBefG und ÖPNV-Gesetzen der Länder, Band 2 Kommentar, Hamburg 2013.
- Bidinger*, Personenbeförderungsrecht, Kommentar, Loseblattsammlung, Stand: Dezember 2015, Berlin 2015.
- Blümich*, Einkommensteuergesetz Kommentar, 134. Auflage, München 2016.
- Botsman/Rogers*, What's mine is yours – how collaborative consumption is changing the way we live, London 2011.
- Brühn et al.*, Die Modelle Uber und Airbnb: Unlauterer Wettbewerb oder eine neue Form der Sharing Economy?, ifo Schnelldienst 21/2014, 3-27.
- Bueb*, Rechtsprobleme bei Privatvermietung von Wohnungen an Touristen, ZWE 2016, 207.
- Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung*, Handbuch zur Planung flexibler Bedienungsformen im ÖPNV – Ein Beitrag zur Sicherung der Daseinsvorsorge in nachfrageschwachen Räumen, 2009, http://www.bbsr.bund.de/BBSR/DE/Veroeffentlichungen/BMVBS/Sonderveroeffentlichungen/2009/DL_HandbuchPlanungNeu.pdf?__blob=publicationFile&v=2, zuletzt abgerufen am 17.01.2017.
- Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung*, Regionalstrategie Daseinsvorsorge – Denkanstöße für die Praxis, Berlin 2011, http://www.bbsr.bund.de/BBSR/DE/Veroeffentlichungen/BMVBS/Sonderveroeffentlichungen/2011/DL_Regionalstrategie_Daseinsvorsorge.pdf;jsessionid=18EB50E35F683B211654A673D7261663.live2052?__blob=publicationFile&v=2, zuletzt abgerufen am 04.04.2016.
- Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur*, Integrierte Mobilitätskonzepte zur Einbindung unterschiedlicher Mobilitätsformen in ländlichen Räumen, https://www.bbsr.bund.de/BBSR/DE/Veroeffentlichungen/BMVI/BMVIOnline/2016/bmvi-online-04-16-dl.pdf;jsessionid=37EC6BD865963CE12D9382597EE1580C.live11294?__blob=publicationFile&v=3, zuletzt abgerufen am 15.06.2017.
- Burmann/Heß/Jahnke/Janker*, Straßenverkehrsrecht, Kommentar, 26. Auflage, München 2016.
- Burmeister*, Der Bürgerbus: ehrenamtliches Engagement der besonderen Art – Bericht und Empfehlungen aus der Praxis, Informationen zur Raumentwicklung, Heft 7, 2010, 517.
- Buschbell (Hrsg.)*, Münchener Anwaltshandbuch Straßenverkehrsrecht, 4. Auflage, München 2015.
- Demary*, Mehr als das Teilen unter Freunden – Was die Sharing Economy ausmacht, Wirtschaftsdienst, Heft 2, 2015, 95.
- Ehlers*, Rechtsprobleme der Kommunalwirtschaft, DVBl. 1998, 497.
- Eichhorn/Greiling*, Öffentlicher Personennahverkehr durch öffentliche und/oder private Unternehmen?, in: *Püttner (Hrsg.)*, Der regionalisierte Nahverkehr, Baden-Baden 1997, 51-69.

- Engels/Krausnick*, Kommunalrecht, Baden-Baden, 2015.
- Erbs/Kohlhaas*, Strafrechtliche Nebengesetze, Personenbeförderungsgesetz, Stand Februar 2015, München 2015.
- Fabry/Augsten (Hrsg.)*, Unternehmen der öffentlichen Hand, Baden-Baden, 2. Auflage, 2011.
- Fielitz/Grätz*, Personenbeförderungsgesetz, Kommentar, Loseblattsammlung, Stand: Oktober 2015, München 2015.
- Franz*, Gewinnerzielung durch kommunale Daseinsvorsorge, Tübingen, 2005.
- Fromm*, Die Entwicklung des öffentlichen Verkehrsrechts, NVwZ 1992, 536.
- Fromml/Sellmann/Zuck*, Personenbeförderungsgesetz, Kommentar, 4. Auflage, München 2013.
- Füßler*, Flexible Bedienformen im ÖPNV: Rechtliche Möglichkeit und Grenzen auf der Grundlage des geltenden Personenbeförderungsgesetzes, DVBI 2011, 20.
- Gärtner/Großkettler*, Innovatives Geschäftsmodell oder Taxifahren ohne Lizenz? – Zum Uber-Urteil des Landgerichts Frankfurt, MdP 2015, 367.
- Grim*, Uber, Apps und andere – Der Versicherungsschutz von Privatfahrern in der Share Economy zwischen Rechtsstreitigkeiten und möglichen Rechtsfolgen, VW 2014, 10.
- Halm/Kreuter/Schwab*, Allgemeine Bedingungen für die Kraftfahrtversicherung (AKB), Kommentar, 2. Auflage, München 2015.
- Haucap*, Die Chancen der Sharing Economy und ihre möglichen Risiken und Nebenwirkungen, Wirtschaftsdienst, Heft 2, 2015, 91.
- Haucap et al*, Chancen der Digitalisierung auf Märkten für urbane Mobilität: Das Beispiel Uber, DICE Ordnungspolitische Perspektiven, Nr. 73, August 2015, http://www.dice.hhu.de/fileadmin/redaktion/Fakultaeten/Wirtschaftswissenschaftliche_Fakultaet/DICE/Ordnungspolitische_Perspektiven/073_OP_Haucap_Pavel_Aigner_Arnold_Hottenrott_Kehder.pdf, zuletzt abgerufen am 17.01.2017.
- Heinrichs*, Sharing Economy: Potenzial für eine nachhaltige Wirtschaft, ifo Schnelldienst 21/2014, 15.
- Heinze/Fehling/Fiedler*, Personenbeförderungsgesetz, Kommentar, 2. Auflage, München 2014.
- Hiller/Dietrich*, »Biete oder suche Mitfahrgelegenheit« – Ein haftungs- oder versicherungsrechtliches Risiko?, DAR 1980, 72.
- Hinrichs*, Nebenwohnungen und Zweckentfremdungsverbot in Hamburg, NZM 2017, 589.
- Huppertz*, Fahrerlaubnis zur Fahrgastbeförderung, VD 2010, 31.
- Ingold*, Gelegenheitsverkehr oder neue Verkehrsgelegenheit? Taxi-Apps und Ridesharing als Herausforderung für das Personenbeförderungsgesetz, NJW 2014, 3334.
- Isbarn/Wagenknecht*, Sharing-Economy und die Regularien des Öffentlichen Rechts, <http://www.juwiss.de/30-2015/>, zuletzt abgerufen am 04.04.2016.
- Jansen*, Die kleine oder die große Lösung für den Bürgerbus? – Bürgerbusse und die Rechtslage nach dem PBefG, Der Nahverkehr 2015, 36.
- Jenssen*, Der öffentliche Personennahverkehr als Rechtsbegriff – Dimensionen einer Neugestaltung unter besonderer Berücksichtigung des ländlichen Raums, Berlin 2015.

- Karl*, Öffentlicher Verkehr im Gewährleistungsstaat – Der ÖPNV zwischen Regulierung und Wettbewerb, Berlin 2008.
- Karl/Mehlert/Werner*, Reformbedarf PBefG – Rechtsrahmen für Mobilitätsangebote mit flexibler Bedienung unter besonderer Berücksichtigung des Bedarfs in Räumen und für Zeiten mit schwacher Nachfrage, Gutachten für die Bundestagsfraktion Bündnis 90/Die GRÜNEN, 2017, http://www.kcw-online.de/content/6-veroeffentlichungen/90-kcw-gutachten-zum-reformbedarf-des-personenbefoerderungsgesetzes-pbefg/2017-06-02-reformbedarf-pbefg-flexible-bedienung_gutachten.pdf, zuletzt abgerufen am 24.08.2017.
- Köhler*, Die Fahrgemeinschaft im Lichte des Haftungs-, Steuer- und Unfallversicherungsrechts, NZV 2011, 105.
- König*, Marktöffnung und Wettbewerb im Taxigewerbe, BB 2015, 1095.
- Krämer*, »garantiert mobil!« – Konzept zur nachhaltigen Sicherung öffentlicher Mobilität im ländlichen Raum, oder: Der Odenwald in der digitalen Welt der »on-demand-Mobilität«, Projektbeschreibung Kurzfassung, Projektstand 01.01.2018, S. 6, abrufbar unter: https://www.odewaldmobil.de/fileadmin/Broschueren/pdf/Projektbeschreibung_8_Kurzfassung.pdf.
- Kraft*, Mitverschulden des Beifahrers bei Alkoholisierung des Fahrzeugführers, NZV 2014, 245.
- Kramer/Hinrichsen*, Der Fall Uber – Taxen, Mietwagen und der technologische Fortschritt, GewArch 2015, 145.
- Leube*, Gemeinsame Betriebswege von Arbeitnehmern verschiedener Unternehmen, VersR 2013, 1091.
- Liese*, Personenbeförderungsverbot für uber pop – Zugleich Anmerkung zum Beschl. des OVG Hamburg – 3 Bs 175/14 – v. 24.09.2014 – uber pop, TranspR 2015, 222.
- Lingemann/Otte*, Arbeitsrechtliche Fragen der »economy on demand«, NZA 2015, 1042.
- Linke*, Gewerbefrei oder »Uber«-reguliert? – Die Vermittlung von Personenbeförderungsdiensten auf dem Prüfstand, NVwZ 2015, 476.
- Lobo*, Auf dem Weg in die Dumphöhle, Spiegel Online v. 03.09.2014, <http://www.spiegel.de/netzwelt/netzpolitik/sascha-lobo-sharing-economy-wie-bei-uber-ist-plattform-kapitalismus-a-989584.html>, zuletzt abgerufen am 04.04.2016.
- Loske*, Politische Gestaltungsbedarfe in der Ökonomie des Teilens: Eine Betrachtung aus sozial-ökologischer Perspektive, ifo-Schnelldienst 21/2014, 21.
- Loske*, Sharing Economy: Gutes Teilen, schlechtes Teilen?, Blätter 2015, 89.
- Loske*, Neue Formen kooperativen Wirtschaftens als Beitrag zur nachhaltigen Entwicklung, in: *Bala/Schuldzinski (Hrsg.)*, Prosuming und Sharing – neuer sozialer Konsum, 2016, 31-62.
- Ludwigs*, Rechtsfragen der Sharing Economy am Beispiel der Modelle Uber und Airbnb, NVwZ 2017, 1646.
- Mädritch*, Haftungs- und versicherungsrechtliche Probleme bei Kfz-Fahrgemeinschaften, NJW 1982, 859.
- Meller-Hannich*, Zu einigen rechtlichen Aspekten der »Share-Economy«, WM 2014, 2338.

- Meyer*, Das kommunale Wirtschaftsrecht im Zerrspiegel der Beschlüsse des 64. DJT, NVwZ 2002, 1479.
- Nordhessischer VerkehrsVerbund*, Nahverkehrsplan Nordhessischer VerkehrsVerbund 2013-2018, Dreieich und Kassel 2014, http://www.nvv.de/fileadmin/nvv/download/fahraeplane/Regionaler_NVP/NVP_NVV_Textteil.pdf, zuletzt abgerufen am 04.04.2016.
- Otting*, Öffentlicher Zweck, Finanzhoheit und fairer Wettbewerb – Spielräume kommunaler Erwerbswirtschaft, DVBl. 1997, 1258.
- Püttner (Hrsg.)*, Der regionalisierte Nahverkehr, Baden-Baden 1997.
- Priddat*, Share Economy: mehr Markt als Gemeinschaft, Wirtschaftsdienst Heft 2, 2015, 98.
- Rebler*, Mi(e)fahrgelassenheit modern – WunderCar und UberPop: rechtliche Grauzone oder schon Illegalität, DAR 2014, 550.
- Rebler*, Unmoderne Regelungswut oder berechnete Kontrolle: Genehmigungspflicht nach PBefG in Zeiten von Uber und WunderCar, RdTW 2014, 461.
- Rifkin*, Die Null Grenzkosten Gesellschaft – Das Internet der Dinge, kollaboratives Gemeingut und der Rückzug des Kapitalismus, Frankfurt a. M. 2014.
- Römer/Langheid/Rixecker*, Versicherungsvertragsgesetz mit VVG-Informationspflichtenverordnung, Kommentar, 4. Auflage, München 2014.
- Scheele/Sterzel*, Öffentlicher Personennahverkehr zwischen Gemeinwohlinteressen und Markt – Die ökonomischen und rechtlichen Rahmenbedingungen einer kommunalen Daseinsvorsorgeaufgabe im Wandel, Baden-Baden 2000.
- Schink*, Wirtschaftliche Betätigung kommunaler Unternehmen, NVwZ 2002, 129.
- Schmidt*, Kommunalrecht, Tübingen, 2011.
- Scholl et al.*, Peer-to-Peer Sharing – Definition und Bestandsaufnahme, Arbeitsbericht 1 »PeerSharing«, 2015, http://www.peer-sharing.de/data/peersharing/user_upload/Dateien/PeerSharing_Ergebnispapier.pdf, zuletzt abgerufen am 04.04.2016.
- Schröder*, Bau- und ordnungsrechtliche Fragen der kurzzeitigen Wohnraumvermietung über Internetportale im Rahmen der Sharing Economy, GewArch 2015, 392.
- Schröder*, Ridesharing-Angebote als Herausforderung für das Personenbeförderungs- und das Ordnungsrecht, DVBl 2015, 143.
- Schröder/Kullick*, Gewerbliche Untervermietung als »Zweckentfremdung« von Wohnraum, NZBau 2013, 624.
- Sellmann*, Die Entwicklung des öffentlichen Verkehrsrechts, NVwZ 1996, 857.
- Sitsen/Grün*, Rechtsprobleme beim Einsatz alternativer Bedienformen, Verkehr und Technik 2012, 27.
- Solmecke/Lengersdorf*, Rechtliche Probleme bei Sharing Economy – Herausforderungen an die Gesetzgebung auf dem Weg in eine geteilte Welt, MMR 2015, 493.
- Statista*, Ranking der wertvollsten digitalen Start-Ups nach Bewertungen von Venture-Kapital-Firmen weltweit bis Oktober 2017 (in Milliarden US-Dollar), 2018, <https://de.statista.com/statistik/daten/studie/157889/umfrage/ranking-der-wertvollsten-digitalen-start-ups/>, zuletzt abgerufen am 26.07.2018.
- Stiefel/Maier*, Kraftfahrtversicherung, Kommentar, 18. Auflage, München 2010.

- Sydow*, Mitfahren per Smartphone-App/Internet im Nahverkehr – Rechtsgrundlagen, Anwendbarkeit des Personenbeförderungsgesetzes und Rechtsfolgen, VRR 2014, 371.
- Tamm/Tonner*, Verbraucherrecht – Rechtliches Umfeld, Vertragstypen, Rechtsdurchsetzung, 2. Auflage, Baden-Baden 2016.
- Thiel/Masters*, Zero to One, Wie Innovation unsere Gesellschaft rettet, Frankfurt a. M. 2014.
- Tils/Rehaag/Glatz*, Carsharing – ein Beitrag zu nachhaltiger Mobilität, in: *Bala/Schuldzinski* (Hrsg.), Prosuming und Sharing – neuer sozialer Konsum, 2016, 85-111.
- Verbraucherzentrale Bundesverband*, Teilen, Haben, Teilhaben – Verbraucher in der Sharing Economy, Diskussionspapier Deutscher Verbrauchertag 2015, <http://www.vzbv.de/sites/default/files/downloads/dvt15-diskussionspapier-vzbv-2015-06-29.pdf>, zuletzt abgerufen am 04.04.2016.
- Weber*, Die Auszehrung der Städte durch Ferienwohnnutzung: noch aufzuhalten? – Perspektiven für das zum 20.04.2018 veränderte Berliner Zweckentfremdungsrecht, NZM 2018, 374.
- Wedde/Wedde*, Schöne neue »share economy«?, Managerkreis der Friedrich-Ebert-Stiftung, März 2015, <http://library.fes.de/pdf-files/managerkreis/11265.pdf>, zuletzt abgerufen am 04.04.2016.
- Wimmer*, Der Fall Uber – ein Lehrstück in Sachen Sharing Economy?, MMR 2014, 713.
- Wimmer/Weiß*, Taxi-Apps zwischen Vermittlertätigkeit und Personenbeförderung – Die verwaltungsgerichtliche Entscheidungspraxis zu den Uber-Angeboten, MMR 2015, 80.
- Windoffer*, Mindestlohn, Straßenbenutzungsgebühr, »Uber« Apps: Unionsrechtliche Herausforderungen des Verkehrsgewerberechts, GewArch 2015, 377.
- Wüstenberg*, Digitaler Betriebssitz im Personenbeförderungsrecht?, DAR 2015, 690.
- Wüsthof*, (Unter-)Vermietung an Touristen, ZMR 2014, 421.
- Wüsthof*, UBER in Germany, EuCML 2015, 60.