

## Rechtliche Herausforderungen sozialer Mobilitätsplattformen – am Beispiel des „Umweltmobilitätshub“ des Research Lab for Urban Transport\*

Petra K. Schäfer, Domenik H. Wendt, Franziska Weiser, Deike Alauda Tamm

siehe AutorInnenangaben

### Abstract

Das ReLUT forscht zu einem neuartigen Mobilitätskonzept namens „Umweltmobilitätshub“, das auf die Bedürfnisse von Quartieren im suburbanen Raum ausgerichtet ist. Durchgeführt wird eine interdisziplinäre Potenzialanalyse, welche neben Fragen zu Nachhaltigkeit, Nutzungsbereitschaft und Wirtschaftlichkeit auch Fragen zu den rechtlichen Rahmenbedingungen begutachtet, die in diesem Aufsatz präsentiert werden sollen.

Schlagwörter/Keywords:

Mobilitätsplattform, Ride Sharing, Car Sharing, nachbarschaftlicher Lieferservice, Social Entrepreneurship, Sharing Economy, Nachhaltigkeit, Digitalisierung, Personenbeförderungsgesetz, Rechtsrahmen

### 1. Einführung: „Umweltmobilitätshub“

Die klassischen Verkehrsträger sind in den vergangenen Jahrzehnten zunehmend durch neue Antriebstechnologien (batterieelektrisch, Brennstoffzelle, usw.) und neue Mobilitätsangebote, wie z.B. Car-Sharing (stationsbasiert oder Free-Floating), Ride-Sharing und digital-unterstützte Lieferdienste, ergänzt worden, um eine umweltfreundlichere Mobilität zu schaffen. Nahezu alle der in diesem Feld aktiven Mobilitätsanbieter fokussieren sich mit ihren Lösungen jedoch ausschließlich auf den urbanen Raum, wo bereits eine Vielzahl an Mobilitäts- und Versorgungsmöglichkeiten besteht<sup>1</sup>; nicht aber auf den suburbanen Raum, in dem die Herausforderungen für die Bewohner häufig größer sind. Denn dort gibt es meist nur einen moderaten öffentlichen Verkehr, eine geringere Anzahl an Versorgungsmöglichkeiten und nahezu keine Sharing-Möglichkeiten<sup>2</sup>. Aus diesem Grund ist hier der allein-genutzte Verbrenner-Pkw, mit seinen umweltbelastenden Auswirkungen, das Hauptverkehrsmittel.<sup>3</sup> Die wenigen Sharing-Angebote, die existieren, sind ausschließlich stations-basiert und befinden sich meistens

an Points-of-Interest (z.B. Bahnhof, Rathaus, usw.). Dies lässt vermuten, dass deren Nutzungsraten vergleichsweise geringer ausfallen, da die letzten Kilometer zu den Fahrzeugen überbrückt werden müssen und diese Form der Mobilität daher vermutlich weniger oft in die Alltagsmobilität der Anwohnenden integriert wird.

Um das Wohnen im suburbanen Raum auch ohne den privaten Besitz eines Pkws möglich und attraktiv zu machen, müssen die geschilderten mobilitätsbezogenen Herausforderungen des suburbanen Raums bewältigt werden. Dieses Ziel verfolgt das Konzept des „Umweltmobilitätshubs“. In seinem Rahmen soll eine bedarfsgerechte und vor allem nachhaltige Mobilität direkt in den suburbanen Wohnquartieren umgesetzt werden, womit keine langen Wege mehr zu den Sharing-Stationen zu überbrücken sind. Idealerweise wird so der Weg zu dem eigenen Fahrzeug genauso lang oder länger als zum geteilten Fahrzeug. Das „Umweltmobilitätshub“-Konzept definiert Mobilität zudem nicht nur als reine Nutzung von Fahrzeugen, sondern schließt weitere Formen der Personen- und Gütermobilität mit ein. Insgesamt sollen drei Funktionen ermöglicht werden, die alle über eine digitale Plattform gebucht und bezahlt werden können:

1 Landeshauptstadt München sowie Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt Berlin: „WiMobil“ (2016).

2 Vgl. Bundesverband Carsharing e.V. (<https://www.carsharing.de/>).

3 Vgl. Mobilität in Deutschland Report des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur, S. 4.

\* ReLUT: [www.relut.de](http://www.relut.de); das Forschungsprojekt wird gefördert durch das Hessische Ministerium für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Wohnen

**Fahrzeugübergreifendes, stationsbasiertes Sharing:** In den Quartieren wird ein individueller, nachhaltiger Fahrzeugmix für die Anwohnenden bereitgestellt. Dieser Mix kann aus einer Mischung aus Fahrrädern, Pedelecs, (E)-Motorrollern und (E)-Autos bestehen. Die Fahrzeuge können entweder durch einen integrierten Sharing-Provider, durch ein Unternehmen oder von einer privaten Person aus der Gemeinschaft bereitgestellt werden. Alle Fahrzeuge sollen über eine digitale Plattform buch- und bezahlbar sein.

**Fahrgemeinschaftsfunktion:** Über die digitale Plattform können sich Anwohnende eines Quartiers suchen/finden und gleiche Ziele bzw. gleiche Wegabschnitte aus und in das Quartier zusammen zurücklegen. Dabei stellt entweder der Fahrer eine ohnehin für ihn anstehende Fahrt über die digitale Plattform ein und kommuniziert so, dass er jemanden mitnehmen kann oder jemand aus der Nachbarschaft stellt ein Gesuch ein und fragt so die Gemeinschaft, ob ihn jemand zu seinem Ziel mitnehmen kann. Die dabei verwendeten Fahrzeuge können entweder vorher über die Plattform gebuchte Sharing-Fahrzeuge oder das private Fahrzeug des Fahrers sein. Der Fahrer bekommt für seine Leistung eine finanzielle Entschädigung von den Mitfahrenden.

**Mitbring-Funktion:** Mit Hilfe von digitalen Einkaufslisten können Anwohnende der Nachbarschaftsgemeinschaft gegenseitig oder dem lokalen Gewerbe direkt mitteilen, welche Dinge des täglichen Bedarfs sie benötigen. Wenn das lokale Gewerbe miteinbezogen ist, können diese die Kommissionierung der Ware übernehmen. Der freundliche Helfer aus der Nachbarschaft kann die Einkaufslisten akzeptieren und die Güter mitbringen. Die Zustellung der Güter kann zu Fuß oder mit privaten bzw. einem geteilten Fahrzeug erfolgen. Der Mitbringende bekommt für seine Leistung eine finanzielle Entschädigung von dem Nachfragenden.

Die finale Ausgestaltung der Mobilitätsbestandteile soll in einem stark partizipativen Verfahren mit den Anwohnenden gemeinsam entwickelt und eingeführt werden.

Das übergeordnete Ziel des Konzepts ist es, eine nachhaltigere und günstigere Mobilität für die Anwohnenden zu ermöglichen und gleichzeitig zu einem Gemeinschaftsaufbau im Quartier beizutragen. Eine erhöhte Nachhaltigkeit kann durch die Verwendung von den bereitgestellten emissionsarmen oder –freien Fahrzeugen, durch das Wegfallen von doppelten Wegen und durch das gemeinsame Fahren zum gleichen Ziel (Fahrgemeinschaften) erreicht werden. Eine kostengünstigere Mobilität soll dadurch erreicht werden können, dass nur noch dann gezahlt werden muss, wenn die Fahrzeuge bzw. die Mobilitätsmöglichkeiten wirklich verwendet werden (Mobility-as-a-Service-Ansatz). Fixkosten wie Steuern, Versicherungen, TÜV und Wartung entfallen. Eine gestärkte Gemeinschaft soll sich durch die erhöhte

Interaktion zwischen den Anwohnenden einstellen, da sich gegenseitig etwas mitgebracht und mitgenommen werden kann. Außerdem können sich die Anwohner im Rahmen von den Einführungs- und Begleitveranstaltungen sowie den Probier-Parcours kennenlernen.

In der Umsetzung soll das Konzept des „Umweltmobilitätshubs“ nach dem Aufbau entsprechender baulicher, organisatorischer und digitaler Strukturen an die Anwohnenden eines Quartiers gemeinsam mit den lokalen Akteuren (Stadt, Stadtwerke, kommunales Bauunternehmen) kommuniziert werden. Wenn der Endkunde Interesse an dem vorgestellten Konzept des „Umweltmobilitätshubs“ hat, soll er sich einfach über die digitale Plattform entsprechend anmelden können. Bei der Anmeldung müssen Führerschein- und Zahlungsinformationen hinterlegt und die jeweiligen Nutzungsbedingungen der Funktionen akzeptiert werden. Danach können alle Funktionen genutzt werden. Alle eingehenden (z.B. Gutschriftauszahlung) oder ausgehenden Zahlungsströme (z.B. Sharing-Rechnung) sollen über die App abwickelbar und einsehbar sein. Das durch Mitbring- oder Mitfahr-Aktionen verdiente Guthaben soll durch den Nutzenden auf sein hinterlegtes Girokonto ausgezahlt werden können.

Bei einer erfolgreichen Umsetzung des Konzepts könnte eine solche Lösung zu einer geringeren Verkehrsbelastung, weniger Emissionen und einer erhöhten Versorgungssicherheit in den Quartieren führen.

## 2. Rechtliche Herausforderungen

Bei der Realisierung des „Umweltmobilitätshubs“ ergeben sich rechtliche Herausforderungen. Das „Umweltmobilitätshub“ ist – wie oben gezeigt – ein neuartiges Verkehrskonzept. Innovationen dieser Art begegnen häufig dem Problem, dass das geltende Rechtssystem nicht auf ihre Bedürfnisse ausgelegt ist. Neuen Ideen und Geschäftsmodellen werden Vorschriften zu etablierten Geschäftszweigen übergestülpt. Dieses „Korsett“ an Normen passt nicht jedem neuartigen Konzept und mag schlimmstenfalls sogar innovationshemmend wirken. Für die Zukunftsfähigkeit moderner Gesellschaften werden Innovationen jedoch überwiegend als unverzichtbar angesehen.<sup>4</sup> Das deutsche Rechtssystem befindet sich in einem stetigen Wandel, um sich an gesellschaftliche Entwicklungen anzupassen. Sofern eine Differenz zwischen geltendem Recht und den Bedürfnissen des „Umweltmobilitätshubs“ sichtbar wird, könnte den daraus entstehenden rechtlichen Herausforderungen durch politische Entscheidungen mittels einer innovationsfreundlichen Gesetzgebung begegnet werden.

<sup>4</sup> Hoffmann-Riem, in: Hoffmann-Riem, Innovationen im Recht, S. 11.

Dieser Beitrag untersucht, welche rechtlichen Herausforderungen sich nach der derzeitigen Rechtslage bei der Umsetzung des „Umweltmobilitätshubs“ ergeben. Anschließend werden vertragliche Lösungsansätze evaluiert und ein Ausblick gegeben.

## **2.1 Anwendbarkeit geltender Gesetze auf Funktionen des „Umweltmobilitätshubs“**

Nachfolgend werden zu jeder Funktion des „Umweltmobilitätshubs“ die einschlägigen geltenden Gesetze aufgegriffen, welche bei ihrer Anwendung rechtliche Herausforderungen darstellen könnten.

### **2.1.1 Funktion 1: Fahrgemeinschaften**

Die durch das „Umweltmobilitätshub“ organisierten Fahrgemeinschaften befördern Personen, sodass ein genauer Blick ins Personenbeförderungsgesetz (PBefG) geboten ist. Des Weiteren sollen die für die Haftung relevanten Rechtsbeziehungen der verschiedenen Akteure skizziert werden.

#### **2.1.1.1 Personenbeförderungsgesetz**

Falls die Funktion „Fahrgemeinschaften“ des „Umweltmobilitätshubs“ in den Anwendungsbereich des Personenbeförderungsgesetzes (PBefG) fiel, würde sich daraus eine Vielzahl an Anforderungen ergeben.

##### **2.1.1.1.1 Verkehrsart/-form der Fahrgemeinschaften**

Das Personenbeförderungsgesetz nennt verschiedene Verkehrsarten bzw. -formen, welche gem. § 2 Abs. 1 PBefG alle genehmigungspflichtig sind. Entsprechend der Verkehrsart/-form wird eine solche Genehmigung unter jeweils anderen Voraussetzungen erteilt. Um zu verstehen, welche Anforderungen das „Umweltmobilitätshub“ erfüllen müsste, bedarf es einer Einordnung der Funktion „Fahrgemeinschaften“ in eine der vom Personenbeförderungsgesetz genannten Verkehrsarten und -formen.

##### **Verkehrsart: Gelegenheitsverkehr**

Bei den Fahrgemeinschaften würde es sich um die Verkehrsart Gelegenheitsverkehr handeln. Darunter versteht man laut § 46 Abs. 1 PBefG die Beförderung von Personen mit Kraftfahrzeugen, die nicht Linienverkehr ist. Jede Personenbeförderung mittels Kraftfahrzeugen, welche kein Linienverkehr nach §§ 42, 42a oder 43 PBefG ist, ist somit

Gelegenheitsverkehr.<sup>5</sup> Linienverkehr zeichnet sich durch vom Unternehmer eingerichtete Verkehrsverbindungen, regelmäßige Beförderung der Fahrgäste und Fahrgastfreiheit aus.<sup>6</sup> Die Fahrgemeinschaften des „Umweltmobilitätshubs“ sind weder an einen festen Fahrplan gebunden, noch gibt das „Umweltmobilitätshub“ ihnen bestimmte Routen vor. Für die Einordnung als Linienverkehr fehlt es ihnen mithin bereits an der durch das Unternehmen eingerichteten Verkehrsverbindung, ebenso wie an der Regelmäßigkeit. Daraus ergibt sich, dass die Fahrgemeinschaften als Gelegenheitsverkehr zu klassifizieren wären.

### **Fahrgemeinschaften als nicht zulässige Verkehrsform**

Für den Gelegenheitsverkehr gilt gem. § 46 Abs. 2 PBefG die Vorgabe, dass er nur in bestimmten Verkehrsformen zulässig ist: als Verkehr mit Taxen, als Ausflugsfahrten und Ferienziel-Reisen oder als Verkehr mit Mietomnibussen und mit Mietwagen. Diese Auflistung ist abschließend, sodass andere denkbare Formen des Gelegenheitsverkehrs nicht genehmigungsfähig sind.<sup>7</sup> Die Anforderungen unterscheiden sich je nach Verkehrsform. Die Fahrgemeinschaften des „Umweltmobilitätshubs“ zeichnen sich dadurch aus, dass das Fahrtziel vom Fahrgast bestimmt wird. Damit scheidet eine Zuordnung in die Kategorie der Ausflugsfahrten und Ferienziel-Reisen aus, da für diese Fahrten ein Fahrplan vorgegeben wird (§ 48 Abs. 1 Satz 1, Abs. 2 Satz 1 PBefG). Zur Klassifizierung als Taxen fehlt es den Fahrgemeinschaften bereits an einer Beförderungspflicht der Fahrer. Ebenso wenig wären die Fahrzeuge als Taxen erkennbar oder würden i.S.v. § 47 Abs. 1 Satz 1 PBefG an behördlich zugelassenen Stellen bereitgehalten werden. Der Verkehr mit Mietwagen setzt gem. § 49 Abs. 4 Satz 3 PBefG voraus, dass der Wagen nach Ausführung der Beförderung unverzüglich zum Betriebssitz zurückkehrt. Dies würde dem Sinn der Fahrgemeinschaft-Funktion widersprechen. D.h., diese Funktion des „Umweltmobilitätshubs“ kann keiner der drei zulässigen Gelegenheitsverkehrsformen zugeordnet werden.<sup>8</sup>

#### **2.1.1.1.2 Verbot bei fehlender Genehmigung**

Als Gelegenheitsverkehr wäre die Funktion Fahrgemeinschaften des „Umweltmobilitätshub“ nach § 2 Abs. 1 Satz 1 Nr. 4 PBefG genehmigungspflichtig. Falls das Verkehrskonzept nicht einer der in § 46 Abs. 2 PBefG zugelassenen Ver-

<sup>5</sup> Bauer, PBefG, § 46 Rn. 2; Lampe, in: Erbs/Kohlhaas, PBefG, § 46 Rn. 2. 6 VG Hamburg, VRS 57, 233.

<sup>7</sup> Bauer, PBefG, § 46 Rn. 3; Heinze, in: Fehling/Fiedler/Heinze, PBefG, § 2 Rn. 49; Lampe, in: Erbs/Kohlhaas, PBefG, § 46 Rn. 2.

<sup>8</sup> So argumentiert auch das OVG Hamburg, MMR 2015, 115 (116) zum Verbot des Mitfahrdienstes „Uber“. Eine Verfassungsbeschwerde von „Uber“ gegen den Beschluss des OVG Hamburg wurde vom BVerfG am 13.11.2014 – 1 BvR 2861/14 als unzulässig zurückgewiesen.

kehrformen zugeordnet werden kann, folgt daraus nicht der Wegfall der Genehmigungsbedürftigkeit, sondern ein Verbot.<sup>9</sup> Dieses Ausschließlichkeitsprinzip des „Typenzwangs“ wurde allerdings vom Bundesverfassungsgericht (BVerfG) in der „Mitfahrerzentralen-Entscheidung“ vom 7.4.1964 – 1 BvL 12/63 als verfassungswidrig erklärt, da nur dann eine Verkehrsform verboten und damit die Berufsfreiheit nach Art. 12 GG eingeschränkt werden darf, wenn damit die Interessen des Allgemeinwohls geschützt werden. Daraufhin wurde mit § 2 Abs. 6 PBefG eine Möglichkeit geschaffen, auch untypischen Verkehr zu genehmigen.<sup>10</sup> Falls nicht alle Merkmale einer geregelten Verkehrsform vorliegen, kann eine Genehmigung dennoch erteilt werden, soweit dies öffentlichen Verkehrsinteressen nicht entgegensteht. Das Verwaltungsgericht Berlin (VG Berlin) kritisiert, dass durch das fehlende Erfordernis einer Fahrerlaubnis nach § 48 FeV die Tauglichkeit zur Personenbeförderung nicht (wie bei Taxifahrern) überprüft werde.<sup>11</sup> Im Falle der „Umweltmobilitätshub“-Fahrgemeinschaften könnte dies einer Genehmigung nach § 2 Abs. 6 PBefG entgegenstehen, da dies ein Sicherheitsmanko darstellen und gegen die öffentlichen Verkehrsinteressen sprechen könnte. Dem lässt sich entgegenhalten, dass die Fahrertauglichkeit durch ein strenges Bewertungssystem des „Umweltmobilitätshubs“ gewährleistet wird. Es sei aber darauf hingewiesen, dass es sich bei § 2 Abs. 6 PBefG um einen Auffangtatbestand handelt, der Behörden Ermessensspielraum einräumt.<sup>12</sup> Fiele das „Umweltmobilitätshub“ darunter, bestünde kein Rechtsanspruch auf eine Genehmigung.

### 2.1.1.1.3 Pflichten nach dem Personenbeförderungsgesetz

Wenn die Fahrgemeinschaften dem Personenbeförderungsgesetz unterfallen, muss das „Umweltmobilitätshub“ die Betriebspflicht aus § 21 PBefG sowie die Beförderungspflicht i.S.d. § 22 PBefG erfüllen. Ziel der Betriebspflicht ist es, den regelmäßigen Betrieb der Verkehrsarten sicherzustellen,<sup>13</sup> Ziel der Beförderungspflicht, in der Regel keinen Fahrgast abzuweisen.<sup>14</sup> Damit soll das öffentliche Verkehrsbedürfnis befriedigt werden.<sup>15</sup> Das „Umweltmobilitätshub“ müsste

demnach gewährleisten, dass regelmäßig genügend Fahrgemeinschaften zustande kommen. Die Einhaltung der Betriebspflicht hinge somit maßgeblich vom Nutzerverhalten der Plattform ab. Weiterhin könnte sich der Fahrer der Fahrgemeinschaft die Fahrgäste aufgrund der Beförderungspflicht nicht aussuchen, da (mit Ausnahme von besonderen Gründen) bereits mit einseitiger Willenserklärung des Fahrgastes ein Beförderungsvertrag geschlossen würde<sup>16</sup>.

### 2.1.1.1.4 Ausnahmetatbestände des Personenbeförderungsgesetzes

Das Personenbeförderungsgesetz selbst nennt Möglichkeiten, wie ein Verkehrskonzept zum Einsatz kommen kann, ohne dass alle Anforderungen des Gesetzes erfüllt werden.

#### Genehmigung zur Erprobung neuer Verkehrsarten/-mittel

§ 2 Abs. 7 PBefG ist ebenso wie § 2 Abs. 6 PBefG ein Resultat der „Mitfahrerzentralen-Entscheidung“ des BVerfG<sup>17</sup> und bricht das zuvor geltende Ausschließlichkeitsprinzip des Typenzwangs.<sup>18</sup> Falls ein öffentliches Interesse an der Durchführung von Verkehrstypen besteht, die nicht im Personenbeförderungsgesetz aufgenommen sind, bietet § 2 Abs. 7 PBefG die Option der Genehmigung zur Erprobung neuer Verkehrsarten und -mittel.<sup>19</sup> Ein öffentliches Interesse könnte z.B. im „Sharing“-Aspekt des „Umweltmobilitätshubs“ gesehen werden: Das Konzept zielt nicht nur auf einen ressourcenschonenden und nachhaltigeren Verkehr ab, sondern dient auch der sozialen Vernetzung. Die Vorschrift wird auch Experimentierklausel genannt. Sie ermöglicht, über einen Erprobungszeitraum von maximal vier Jahren neue Verkehrsdienstleistungen auszutesten und ihre Auswirkungen zu beobachten, ohne dass direkt eine gesetzliche Etablierung ins Personenbeförderungsgesetz nötig wird.<sup>20</sup> Wenn das neue Verkehrskonzept zu großer Ähnlichkeit mit bereits erprobten Verkehrsarten/-mitteln hat, scheidet eine Genehmigung nach § 2 Abs. 7 PBefG aus.<sup>21</sup> Ein Anspruch auf Genehmigung zur Erprobung besteht nicht; die Entscheidung liegt im Ermessen der Behörde.<sup>22</sup> Betreiber des „Umweltmobilitätshubs“ könnten also nicht davon ausgehen, sondern müssten darauf hoffen, dass die zuständige Behörde eine

9 Linke, NVwZ 2015, 476 (477); Heinze, in: Fehling/Fiedler/Heinze, PBefG, juris, § 2 Rn. 49, § 46 Rn. 1; Lampe, in: Erbs/Kohlhaas, PBefG, § 46 Rn. 2.

10 Bauer, PBefG, juris, § 2 Rn. 26 f.; Heinze, in: Fehling/Fiedler/Heinze, PBefG, § 2 Rn. 50.

11 Vgl. VG Berlin, B.v. 26.9.2014 – 11 L 353.14, juris, Rn. 51, bestätigt durch OVG Berlin-Brandenburg, B.v. 10.4.2015 – OVG, 1 S 96.14, juris, Rn. 13.

12 Lampe, in: Erbs/Kohlhaas, PBefG, § 2 Rn. 10.

13 Bauer, PBefG, § 21 Rn. 4.

14 Bauer, PBefG, § 22 Rn. 2 f.; Heinze, in: Fehling/Fiedler/Heinze, PBefG, § 22 Rn. 1.

15 Bauer, PBefG, § 21 Rn. 4, § 22 Rn. 3; Heinze, in: Fehling/Fiedler/Heinze, PBefG, § 21 Rn. 3, § 22 Rn. 1.

16 Bauer, PBefG, § 22 Rn. 3; Lampe, in: Erbs/Kohlhaas, PBefG, § 22 Rn. 9.

17 BVerfG, E. v. 7.4.1964 – 1 BvL 12/63.

18 Bauer, PBefG, § 2 Rn. 26 f., 30; Lampe, in: Erbs/Kohlhaas, PBefG, § 2 Rn. 12.

19 Bauer, PBefG, § 2 Rn. 30.

20 Bauer, PBefG, § 2 Rn. 30.

21 VG Augsburg, U. v. 9.3.2010 – Au 3 K 08.1343: Zu Anruf-Sammeltaxen anstelle von Linienbussen in bevölkerungsschwachen Regionen; Bauer, PBefG, § 2 Rn. 30.

22 Bauer, PBefG, § 2 Rn. 30; Heinze, in: Fehling/Fiedler/Heinze, PBefG, juris, § 2 Rn. 58, welcher das behördliche Ermessen allerdings durch Art. 12 GG eingeschränkt sieht.

Genehmigung nach § 2 Abs. 7 PBefG erteilt. Hinzu käme, dass der weitere Betrieb nach vier Jahren von einer Gesetzesänderung abhinge.

### Entgelt entspricht Betriebskosten

§ 1 Abs. 2 Satz 1 Nr. 1 Alt. 2 PBefG lässt eine Ausnahme für entgeltliche Personenbeförderungen zu: Diese unterfallen dem sachlichen Geltungsbereich des PBefG auch dann nicht, wenn das Gesamtentgelt die Betriebskosten der Fahrt nicht überschreitet. Unter Gesamtentgelt ist die Summe der von den Mitfahrern geleisteten Einzelentgelte zu verstehen.<sup>23</sup> Für die Fahrgemeinschaften würde das bedeuten, dass das Entgelt anteilig je nach Anzahl der Mitfahrer berechnet und der Fahrer selbst dabei miteinbezogen werden müsste. Betriebskosten sind die Verbrauchskosten der Fahrt, d.h. nur „bewegliche“ Kosten (wie Treibstoff, Öl), und ausdrücklich keine „festen“ Kosten wie Versicherungen, Steuern, etc.<sup>24</sup> Die Rechtsprechung hat teilweise ein Entgelt von 0,35 € pro km als vertretbare Betriebskosten angenommen.<sup>25</sup> Diese Annahme ist allerdings nicht gemeingültig. Die Betriebskosten müssen stets im Einzelfall, u.a. nach Fahrzeugtyp und -verbrauch, berechnet werden. Die Rechtmäßigkeit von Pauschalberechnungen durch Beförderungsdienstleister wurde deshalb bezweifelt.<sup>26</sup> Es wird vertreten, die Entstehungsgeschichte des Gesetzes spreche dafür, dass § 1 Abs. 2 Satz 1 Nr. 1 Alt. 2 PBefG nur Gefälligkeitsfahrten erfasse.<sup>27</sup> Zum Teil wird der Sinn der Vorschrift darin gesehen, Beförderungen zum Zweck der Gewinnerzielung von dem Ausnahmetatbestand auszunehmen.<sup>28</sup> Das „Umweltmobilitätshub“ soll hingegen gewinnbringend geführt werden. Um den Ausnahmetatbestand zum geringen Beförderungsentgelt für sich nutzen zu können, müssten Nutzer finanzielle Abstriche machen und aus anderen Gründen (z.B. Nachhaltigkeit, soziale Vernetzung) Fahrgemeinschaften anbieten.

#### 2.1.1.2 Haftung des „Umweltmobilitätshubs“

Im Zusammenhang mit der Personenbeförderung sind verschiedene Schadensfälle denkbar, in denen eine Haftung der Betreiberin/des Betreibers des „Umweltmobilitätshubs“<sup>29</sup> zu diskutieren wäre. Insbesondere könnten Schäden durch Unfälle verursacht werden. Ebenso könnten durch Ausfall oder Verspätung der Fahrt Schäden entstehen. Zu unterscheiden

23 OLG Hamm, NJW 1962, 1207 (1208); *Heinze*, in: Fehling/Fiedler/Heinze, PBefG, § 1 Rn. 28; *Lampe*, in: Erbs/Kohlhaas, PBefG, § 1 Rn. 8.

24 *Lampe*, in: Erbs/Kohlhaas, PBefG, § 1 Rn. 7.

25 OVG Hamburg, MMR 2015, 115 (116).

26 *Wimmer/Weiß*, MMR 2015, 80 (83).

27 *Ludwigs*, NVwZ 2017, 1646 (1648); *Bauer*, PBefG, § 1 Rn. 8.

28 *Heinze*, in: Fehling/Fiedler/Heinze, PBefG, § 1 Rn. 28.

29 Der Einfachheit halber wird nachstehend von „Umweltmobilitätshub“ gesprochen, wenn dessen Betreiberin gemeint ist.

ist zwischen vertraglicher, quasi-vertraglicher und deliktischer Haftung. Pauschale Bewertungen der Haftungsverhältnisse verbieten sich, sodass hier nur allgemeine Grundsätze skizziert werden können.

#### 2.1.1.2.1 Vertragliche Haftung

Die Leistungspflichten aus dem Vertrag zwischen „Umweltmobilitätshub“ und Nutzer setzen den Rahmen für eine mögliche Haftung gem. §§ 280 ff. BGB. Zu differenzieren sind Haupt- und Nebenleistungs- sowie Schutzpflichten. Die Hauptleistungspflicht des „Umweltmobilitätshubs“ könnte entweder in der Vermittlung oder der Erbringung des Fahrdienstes liegen. Wird die Erbringung des Fahrdienstes geschuldet, reichen die Pflichten im Vergleich zur Vermittlungsdienstleistung deutlich weiter.<sup>30</sup>

#### 2.1.1.2.2 Quasi-vertragliche Haftung

Unter quasi-vertragliche Haftung fallen Schadensersatzansprüche von Personen, die erkennbar dem Lager des Nutzers zuzuordnen sind, mit denen das „Umweltmobilitätshub“ aber keine eigenen Vertragsbeziehungen eingegangen ist (z.B. Kind eines Fahrgastes). Hinzu kommen Merkmale wie die Leistungsnähe und die Schutzbedürftigkeit des Dritten. Nach den Grundsätzen des Vertrags mit Schutzwirkung zugunsten Dritter steht diesen Personen im Schadensfall ein Anspruch aus dem Vertragsverhältnis zu. Die Haftung des „Umweltmobilitätshubs“ ist entsprechend dem Plattform-Nutzer-Vertrag zu beurteilen.

#### 2.1.1.2.3 Deliktische Haftung

Begeht ein Angestellter des „Umweltmobilitätshubs“ eine Rechtsgutverletzung, kommt des Weiteren eine deliktische Haftung in Betracht. Eine deliktische Haftung ist gegenüber jedermann möglich; es ist kein Vertragsverhältnis nötig. Dementsprechend können auch Dritte (z.B. Unfallopfer) Schadensersatzberechtigte sein. Voraussetzung ist entweder eine rechtswidrige Rechtsgutverletzung gem. § 823 Abs. 1 BGB oder die Verletzung eines Schutzgesetzes nach § 823 Abs. 2 BGB durch den Angestellten. Falls eine Exkulpation nicht möglich ist, kommt zudem eine Haftung gem. § 831 BGB für Verrichtungsgehilfen (wozu Angestellte zählen) in Betracht.

30 Zur Frage, ob im Rahmen der Funktion „Fahrgemeinschaften“ ein geringeres Haftungsrisiko für das „Umweltmobilitätshub“ als Vermittler besteht vgl. die Ausführungen unter **2.2.4**.



### 2.1.2 Funktion 2: Mitbring-Funktion

Im Rahmen der Mitbring-Funktion stellen sich in erster Linie haftungsrechtliche Fragen. Dazu sind die Rechtsbeziehungen der verschiedenen Akteure genauer zu beleuchten. Sowohl zwischen den Nutzern und dem „Umweltmobilitätshub“ als auch zwischen den Nutzern untereinander bestehen vertragliche Rechtsbeziehungen.

#### 2.1.2.1 Rechtsbeziehung zwischen Nutzer und „Umweltmobilitätshub“

Zwischen dem Nutzer und dem „Umweltmobilitätshub“ liegt - wie oben unter **2.1.1.2.1** beschrieben - ein Vertragsverhältnis vor, welches vertragliche und quasi-vertragliche Haftungsansprüche auslöst. Daneben können grundsätzlich auch deliktische Ansprüche stehen. Die Natur der Verpflichtungen aus dem Plattform-Nutzer-Vertrag ist bei den beiden Funktionen „Mitbringen“ und „Fahrgemeinschaften“ ähnlich. So stellt sich auch für die „Mitbring“-Funktion wiederholt die Frage, ob das „Umweltmobilitätshub“ seine Haftung auf die Rolle des Vermittlers beschränken kann (z.B. als Handelsvertreter (§ 84 ff. HGB) oder Makler (§ 93 ff. HGB)) oder sich bereits aus der Tätigkeit konkludent die Übernahme von weiteren Verpflichtungen ergibt. Der Unterschied zur Fahrgemeinschaften-Funktion liegt selbstverständlich darin, dass ein anderer Fahrdienst, nämlich der Kauf sowie die Lieferung einer Sache, geschuldet ist. Neben den Vermittlungsverpflichtungen kommen also auch Auftrags- und Lieferverpflichtungen in Betracht.

#### 2.1.2.2 Rechtsbeziehung der Nutzer untereinander

Indem die Nutzer miteinander kommunizieren und etwas vereinbaren, schließen sie einen Vertrag, nach dem sich die Haftungsverhältnisse richten. Der Fahrer erklärt sich bereit, für den anderen Nutzer eine gewünschte Sache zu kaufen und ihm diese anschließend zu liefern. Beide Nutzer werden in der Regel keine Kaufleute sein, sodass lieferrechtliche Vertragstypen aus dem Handelsgesetzbuch (HGB) ausscheiden<sup>31</sup>. Zudem handelt es sich durch die Verpflichtung, für den anderen im Laden einen Kaufvertrag abzuschließen, sowieso nicht um einen reinen Liefervertrag. Ein Auftrag nach § 662 BGB scheidet wegen der Entgeltlichkeit ebenso aus. Stattdessen könnte es sich um einen entgeltlichen Geschäftsbesorgungsvertrag i.S.d. § 675 Abs. 1 BGB handeln. Dieser kann in Form eines Dienstleistungs- (§ 611 BGB) oder Werkvertrags (§ 631 BGB) vorliegen. Als Abgrenzungsmerkmal dient der Erfolg, der im Rahmen des Werkvertrags ge-

schuldet wird, während der Dienstleistungsvertrag nur zum Tätigsein verpflichtet.<sup>32</sup> Als Erfolg steht am Ende die Übergabe der gewünschten Kaufsache, sodass ein entgeltlicher Geschäftsbesorgungsvertrag in Form eines Werkvertrags angenommen werden darf. Im Laden handelt der Fahrer i.S.d. § 164 BGB als Vertreter des anderen Nutzers. Den Besteller trifft die Pflicht der Abnahme, indem er die Sache entgegennimmt und den Kaufpreis begleicht.

### 2.1.3 Funktion 3: Fahrzeug-Sharing

Die Fahrzeuge, die im Rahmen der Funktion Fahrzeug-Sharing zur Verfügung gestellt werden sollen, könnten aus drei verschiedenen Lagern stammen. Zum einen wird durch das „Umweltmobilitätshub“ ein unternehmerisch eigenständiger Carsharing-Anbieter vermittelt. Zum anderen könnten entweder Unternehmen oder Privatpersonen ihre Fahrzeuge auf der Plattform zur Miete bereitstellen. Die Erfahrung hat gezeigt, dass die Vermietung von privaten Fahrzeugen weniger genutzt wird. Deshalb soll hier der Fokus auf die anderen beiden Szenarien gelegt werden. Neben einer Darstellung der Haftungsverhältnisse wird separat auf die Frage eingegangen, ob der Unternehmensgegenstand um das Nebengeschäft des Fahrzeug-Sharing erweitert werden sollte.

#### 2.1.3.1 Haftungsverhältnisse

Das „Umweltmobilitätshub“ arbeitet für die Funktion des Fahrzeug-Sharings mit unabhängigen Carsharing-Unternehmen zusammen. Im Gegensatz zu den beiden vorangegangenen Funktionen wird hier eine Dienstleistung zwischen einem Verbraucher und einem Unternehmer vermittelt und nicht zwischen zwei Verbrauchern. Die Konsequenz daraus könnte sein, dass das „Umweltmobilitätshub“ nur im Zusammenhang mit der Vermittlungsleistung vertraglich haftbar gemacht werden kann. Hierfür spricht die Tatsache, dass die Geschäftstätigkeit des Carsharing-Anbieters gerade in der Autovermietung besteht. Auf der anderen Seite liegt das Geschäftsmodell des „Umweltmobilitätshubs“ darin, dass die Miete des Fahrzeuges ausschließlich über die eigene Plattform stattfindet. Um sicherzustellen, dass der Vertrag nicht an der Plattform vorbei geschlossen wird, müsste das „Umweltmobilitätshub“ die Kommunikation mit dem Kunden vollständig übernehmen. Daran würde sich eine Rechnungsstellung anschließen. Gleichzeitig müsste das Fahrzeug beim Carsharing-Anbieter gebucht werden. Damit übernehme das „Umweltmobilitätshub“ die Vermieterrolle und würde den Carsharing-Anbieter als Subunternehmer einsetzen. So bleibt der Mobilitätsplattform Spielraum zur Preisgestaltung,

<sup>31</sup> Knorre, in: Knorre/Demuth/Schmid, Handbuch des Transportrechts, Rn. 7.

<sup>32</sup> MüKo-BGB/Busche, § 631 Rn. 16.

und als Herrin über die Vertragsbedingungen legt sie alle weiteren Konditionen fest. Die andere Seite der Medaille ist die vollständige Haftung in der Rolle des Vermieters dem Nutzer und in der Rolle des Mieters dem Carsharing-Unternehmen gegenüber.

### 2.1.3.2 Erweiterung des Unternehmensgegenstandes

Sofern ein Unternehmen seine Fahrzeuge auf der Mobilitätsplattform zur Vermietung bereitstellt, ansonsten aber noch nicht in diesem Geschäftszweig tätig war, ist möglicherweise eine Erweiterung des in der Satzung angegebenen Unternehmensgegenstandes nötig. Der Unternehmensgegenstand zeigt, in welchem konkret-abstrakten Betätigungsfeld sich das Unternehmen bewegt, und gibt Aufschluss über den Schwerpunkt der Geschäftstätigkeit.<sup>33</sup> Er gehört üblicherweise zum notwendigen Teil der Satzung (z.B. bei der GmbH gem. § 3 Abs. 1 Nr. 2 GmbHG) und wird somit durch Satzungsänderung mittels notarieller Beurkundung erweitert (§ 53 GmbHG). Die Satzungsänderung ist wiederum im Handelsregister einzutragen (§ 54 GmbHG). Das könnte für entsprechende Nutzer des „Umweltmobilitätshubs“ hohe notarielle Kosten bedeuten, wenn sie eine Vermietung als Nebengeschäft planen. Es ließe sich daran zweifeln, ob ein derartiger Aufwand im Verhältnis zur gelegentlichen Vermietung steht. Der Unternehmensgegenstand muss nämlich nicht Aufschluss über alle Einzelheiten der Geschäftsplanung geben, sondern so individualisiert sein, dass der Geschäftsschwerpunkt in groben Zügen erkennbar wird.<sup>34</sup> Sofern also nur ein geringfügiger Teil des Umsatzes mit der Fahrzeugvermietung erzielt wird, scheint eine Erweiterung des Unternehmensgegenstandes nicht zwingend notwendig.

### 2.1.4 Anreizsystem

Übergeordnet wirft das Anreizsystem weitere rechtliche Fragen auf. Das Fahrzeug-Sharing wird von einem separaten Unternehmen angeboten. Hinsichtlich der Fahrgemeinschaften und der Mitbring-Funktion könnten sich jedoch Konsequenzen daraus ergeben, dass für die Nutzer finanzielle Anreize geschaffen werden. Zum einen besteht die Gefahr, dass die Nutzung der Plattformen in den gewerblichen Bereich fällt. Zum anderen muss der (europäisch geprägte) Arbeitnehmerbegriff im Auge behalten werden, durch den auch ohne ausdrücklichen Arbeitsvertrag Arbeitnehmerrechte ausgelöst werden können.

### 2.1.4.1 Gewerbliche Nutzung der Plattform

Auch wenn sich Nutzer auf der Mobilitätsplattform in dem Verständnis anmelden, sie erbringen als Privatpersonen in ihrer Freizeit Fahrdienste, so kann je nach Einzelfall das Fahrverhalten innerhalb des „Umweltmobilitätshubs“ dem gewerblichen Bereich zuzuordnen sein. Als mögliche Folge drohen u.a. zusätzliche Steuerverpflichtungen oder nicht ausreichend bestehender Versicherungsschutz. Darüber hinaus sei darauf hingewiesen, dass durch die Konkurrenz zum Taxen-Gewerbe auch Wettbewerbsvorschriften des UWG zum Tragen kommen könnten.

#### 2.1.4.1.1 Steuerpflicht

§ 2 Abs. 1 Satz 3 UStG enthält die Legaldefinition der gewerblichen Tätigkeit: „Gewerblich [...] ist jede nachhaltige Tätigkeit zur Erzielung von Einnahmen, auch wenn die Absicht, Gewinn zu erzielen, fehlt [...]“. Eine nachhaltige Tätigkeit wird durch die Rechtsprechung bei einer wiederholten Tätigkeit angenommen<sup>35</sup>, kann aber auch schon bei bloßer Wiederholungsabsicht vorliegen<sup>36</sup>. Spätestens wenn ein Nutzer des „Umweltmobilitätshubs“ also immer wieder durch das Anbieten von Fahrdiensten Einnahmen erzielt, könnte er nach § 12 UStG umsatzsteuerpflichtig und gem. § 2 EStG einkommensteuerpflichtig sein. Mit Blick auf das Schwarzarbeitergesetz und vor dem Hintergrund, dass Steuerhinterziehung eine Straftat nach § 370 AO darstellt, bei der das „Umweltmobilitätshub“ die Rolle eines Beteiligten einnehmen könnte, ist auf eine pflichtgemäße Besteuerung zu achten.

#### 2.1.4.1.2 Versicherungsschutz

Sobald auf der Fahrt, z.B. durch Unfall, ein Schaden eintritt, stellt sich die Frage, ob die Versicherung des Fahrzeugführers dafür aufkommt. In den meisten Fällen wird der Fahrer nur eine private Kfz-Versicherung abgeschlossen haben. Wenn das Fahrverhalten des einzelnen Nutzers im Rahmen des „Umweltmobilitätshubs“ jedoch bereits in den gewerblichen Bereich fällt, stellt sich das Problem eines nicht im ausreichenden Maße bestehenden Versicherungsschutzes. Ohne Versicherungsschutz müssen das „Umweltmobilitätshub“ oder der Fahrer das Schadensersatzrisiko alleine tragen. Mit Blick auf die hohen Schadenssummen (insbesondere bei Personenschäden) muss in diesem Zusammenhang auch an das Insolvenzrisiko des Schädigers gedacht werden, was dann wiederum der Geschädigte zu tragen hätte.<sup>37</sup>

33 Römermann/Seibt, GmbH-Recht, § 2 Rn. 55.

34 BeckOK-GmbHG/Jaeger, § 3 Rn. 4.

35 BFH, U. v. 23.10.87 – III R 275/83, juris, Rn. 14.

36 Bunjes/Korn, UStG, § 2 Rn. 65 m.w.N.

37 Siehe hierzu auch Solmecke/Lengersdorf, MMR 2015, 493 (496).

### 2.1.4.2 Nutzer als Arbeitnehmer der Plattform

Das „Umweltmobilitätshub“ könnte durch das Anreizsystem Gefahr laufen, ungewollt Arbeitgeber für die Nutzer zu werden. Daran würden sich Arbeitgeberpflichten sowie Arbeitnehmerrechte anschließen. Laut § 5 Abs. 1 Satz 2 ArbGG können natürliche Personen auch dann als Arbeitnehmer gelten, wenn kein Arbeitsvertrag i.S.d. § 611a BGB geschlossen wurde. Voraussetzung hierzu ist wirtschaftliche Abhängigkeit. Wirtschaftlich abhängig ist, wer seiner sozialen Stellung nach einem Arbeitnehmer vergleichbar schutzbedürftig ist.<sup>38</sup> Die Schutzbedürftigkeit ist nach dem Grad der Abhängigkeit zu beurteilen, der dem eines üblichen Arbeitsverhältnisses gleich kommen sollte. Dabei müssen Dienste geleistet werden, die ihrer sozialen Typik nach denen eines Arbeitnehmers entsprechen.<sup>39</sup> Die im Zusammenhang mit dem „Umweltmobilitätshub“ zu erbringenden Fahrdienste haben zu einem gewissen Teil Ähnlichkeit mit Beförderungsleistungen durch Taxen oder KEP-Dienstleister. Bei regelmäßiger Diensterbringung mag deshalb ein Schutz der Fahrer von Vorteil sein, wie die Einhaltung bestimmter Arbeitszeiten, -bedingungen oder sogar die Bildung von Gewerkschaften. Was hingegen einer Klassifizierung als Arbeitnehmer widersprechen würde, wäre eine so geringe finanzielle Entlohnung, dass eine wirtschaftliche Abhängigkeit gar nicht erst entstehen kann.

## 2.2 Vertragliche Lösungsansätze

Für den Fall, dass geltende Gesetze nicht den passenden Rechtsrahmen für das „Umweltmobilitätshub“ bilden, könnten vertragliche Grundlagen geschaffen werden.

### 2.2.1 Chancen des Vertragsrechts

Das Vertragsrecht hat im Vergleich zu gesetzlichen Regelungen den Vorteil, auf neue Entwicklungen schnell reagieren zu können, ohne dass der Gesetzgebungsprozess durchlaufen werden müsste. Teilweise wird vertreten, dass das Vertragsrecht als „Infrastruktur“ für Innovationen dienen könnte.<sup>40</sup> Insbesondere für Dienstleistungsinnovationen, wie dem Car-Sharing oder Vermittlungsplattformen, komme dem Instrument der vertraglichen Ausgestaltung eine immens hohe Bedeutung zu.<sup>41</sup> Deshalb sollen im folgenden Abschnitt vertragliche Lösungsansätze aufgezeigt und evaluiert werden, welche für die Realisierung des „Umweltmobilitätshub“ hilf-

reich sein könnten.

### 2.2.2 Grenzen des Vertragsrechts

Der Grundsatz der Privatautonomie besagt, dass Vertragsparteien ihre Vertragsbeziehungen grundsätzlich frei gestalten dürfen. Zu unterscheiden ist abdingbares von zwingendem Recht - auch dispositives und nicht-dispositives Recht genannt. Zusammen mit allgemeinen Verboten wie der Sittenwidrigkeit oder Strafbarkeit vertraglicher Regelungen setzt das zwingende Recht dem Vertragsrecht Grenzen. Nicht jedes rechtliche Problem ist mittels vertraglicher Ausgestaltung lösbar. Nachfolgend werden nur Lösungsansätze zu dispositivem Recht präsentiert.

### 2.2.3 Lösungsansatz 1: Veränderbares Beförderungsentgelt anstelle von Pauschalbeträgen

Um den Ausnahmetatbestand des § 1 Abs. 2 Satz 1 Nr. 1 Alt. 2 PBefG nutzen zu können, wird teilweise eine Vertragsklausel eingeführt, welche den Nutzer zur Anpassung des Entgeltes je nach persönlichen Betriebskosten auffordert.<sup>42</sup> Auf diese Weise soll gezeigt werden, dass eine Berechnung je nach Einzelfall stattfindet. In der Benutzeroberfläche wird bspw. ein Wert (Berechnungsgrundlage: 0,35 € pro km) als Vorschlag eingetragen. Die Rechtsprechung reagierte auf diese Klausel ablehnend: Das OLG Frankfurt<sup>43</sup> nennt sie „juristisch motiviert“ und vermutet, dass das Unternehmen darauf spekuliere, dass kein nennenswerter Anteil der Fälle die Reduktionsmöglichkeit der Fahrgäste wahrnehme. Andernfalls sei das Geschäftsmodell für das beklagte Unternehmen nämlich gar nicht rentabel.<sup>44</sup> Mithin sieht das OLG Frankfurt den Anwendungsbereich des Personenbeförderungsgesetzes als eröffnet an. Um dieser Argumentation zu entgehen, könnte das Geschäftsmodell des „Umweltmobilitätshubs“ nicht primär auf die Einnahmequelle der Beförderungsentgelt(-provisionen) abzielen.

38 BAG NZA 1991, 239; BGH, NZA 1999, 110 (112); MüKo-BGB/Spinner, § 611a, juris, Rn. 131.

39 MüKo-BGB/Spinner, § 611a, juris, Rn. 131.

40 Grundmann/Möslein, ZfPW 2015, 435 ff.

41 Grundmann/Möslein, ZfPW 2015, 435 (452).

42 So bspw. in Klausel 5.1 *Kostenbeitrag* der „BlaBlaCar“-AGB (Comuto AG): „Wenn Sie eine Anzeige schalten, wird BlaBlaCar einen Betrag für den Kostenbeitrag vorschlagen, der insbesondere die Art der Fahrt und die zurückgelegte Reise berücksichtigt. Dieser Betrag wird ausschließlich als Orientierungshilfe angegeben und es ist Ihre Entscheidung, ihn zu erhöhen oder zu senken, um den Kosten Rechnung zu tragen, die Ihnen für die Fahrt tatsächlich entstehen. Zur Vermeidung von Missbrauch beschränkt BlaBlaCar die Kostenbeitragsspanne.“ (<https://blog.blablacar.de/about-us/terms-and-conditions>, abgerufen am 01.03.2021).

43 OLG Frankfurt, GRUR-RR 2017, 17.

44 OLG Frankfurt, GRUR-RR 2017, 17 Rn. 34.



### 2.2.4 Lösungsansatz 2: Vermittlung statt Erbringung von Fahrdiensten

Manche Online-Plattformen betonen, dass sie die Rolle des Vermittlers und nicht des Erbringers von Personenbeförderungen einnehmen.<sup>45</sup> Sie versprechen sich dadurch, rechtlich nicht als „Beförderer“ i.S.d. Personenbeförderungsgesetz klassifiziert zu werden und somit dessen Anforderungen entgehen zu können. Hierin sah das LG Berlin eine gem. § 6 PBefG verbotene Umgehung durch Vertragsvereinbarung.<sup>46</sup> Die an die Plattformen zu entrichtenden Leistungen werden u.a. als „Provisionen“<sup>47</sup> oder „Nutzungspaketpreise“<sup>48</sup> bezeichnet. Per Definition ist derjenige „Beförderer“, der sowohl die wirtschaftlichen Vorteile als auch Risiken trägt und gegenüber dem Fahrgast als Vertragspartner auftritt.<sup>49</sup> Es kommt ausdrücklich nicht darauf an, wer die eigentliche Beförderung letztlich durchführt.<sup>50</sup> Für die Beförderer-Eigenschaft des „Umweltmobilitätshubs“ könnte sprechen, dass die Plattform gegenüber dem Nutzer als Ansprechpartner auftritt und für Beförderungen Rechnungen stellt. Andererseits überlässt das „Umweltmobilitätshub“ den Nutzern die Absprache des Fahrdienstes, was die Vermittler-Rolle unterstreicht. In der Rechtsprechung lässt sich allerdings die Tendenz erkennen, die Beförderer-Eigenschaft von Online-Plattformen trotz gegenteiliger Vertragsausgestaltung zu bejahen<sup>51</sup>, sodass eine entsprechende Klausel nicht den gewünschten Effekt erzielt.

### 2.2.5 Lösungsansatz 3: Inklusiver Abschluss einer Versicherung

Im Schadensfall kann eine Versicherung einige Haftungsrisiken auffangen. Wie oben unter **2.1.4.1.2** beschrieben, besteht das Risiko des nicht ausreichend bestehenden Versicherungsschutzes z.B. bei der gewerblichen Nutzung. Dieser rechtlichen Herausforderung könnte man durch eine Vertragsklausel begegnen, welche automatisch mit Schließen

45 Bspw. Uber B.V.: „Uber vermittelt Beförderungsaufträge an professionelle und lizenzierte Mietwagenunternehmen. Uber selbst bietet keine Beförderungsdienstleistungen an und ist für die Beförderung als solche nicht verantwortlich.“ (<https://www.uber.com/global/de/u/wir-sind-hier/>, abgerufen am 01.03.2021).

46 LG Berlin, U. v. 11.4.2014 – 15 O 43/14, juris, Rn. 57.

47 Früher bei mitfahrzentrale.de (heute „BlaBlaCar“): [https://www.focus.de/reisen/service/tid-30661/gebuehr-kostet-mitfahrgelegenheit-de-kunden-wo-sie-ohne-provision-mitfahren-koennen\\_aid\\_962641.html](https://www.focus.de/reisen/service/tid-30661/gebuehr-kostet-mitfahrgelegenheit-de-kunden-wo-sie-ohne-provision-mitfahren-koennen_aid_962641.html) (abgerufen am 01.03.2021).

48 Klausel 5.2. der „BlaBlaCar“-AGB (Comuto AG) (<https://blog.blablacar.de/about-us/terms-and-conditions>, abgerufen am 01.03.2021).

49 Wimmer/Weiß, MMR 2015, 80 (81).

50 VG Berlin, B. v. 26.9.2014 – 11 L 353.14, juris, Rn. 26; Wimmer/Weiß, MMR 2015, 80 (81).

51 VG Hamburg, B. v. 27.8.2014 – 5 E 3534/14; bestätigt durch OVG Hamburg, MMR 2015, 115.

des Vertrags den Abschluss einer Versicherung auslöst.<sup>52</sup> Eine Versicherungslösung dieser Art könnte im Zuge aller drei Funktionen des „Umweltmobilitätshubs“ zum Einsatz kommen. Die Akteure hätten im Schadensfall nicht untereinander das Insolvenzrisiko zu tragen und der Geschädigte müsste nicht – teilweise umständlich – den Schadensersatzpflichtigen ermitteln.

### 2.2.6 Lösungsansatz 4: Haftungsausschlüsse

Unternehmerisch optimal wäre wohl, mit den jeweiligen Vertragspartnern jegliche gesetzliche Haftung auszuschließen, um auf diese Weise möglichst wenig Risiko eingehen zu müssen. Wie die Ausführungen unter **2.2.2 Grenzen des Vertragsrechts** aber erahnen lassen, wusste der Gesetzgeber dies durch nicht-dispositives Recht zu verhindern.

#### 2.2.6.1 Verbot des Haftungsausschlusses durch AGB für vorsätzliches und grob fahrlässiges Handeln

So kann die Haftung bei vorsätzlichem oder grob fahrlässigem Handeln nicht durch AGB ausgeschlossen werden, § 309 Nr. 7 BGB. Dies hat den Hintergrund, dass die umfangreichen AGB häufig dazu missbraucht wurden, eine entsprechende Klausel einzuführen, die den Vertragspartner schutzlos stellte.<sup>53</sup>

#### 2.2.6.2 Schutz des Verbrauchers

Ebenso sollte das Verhältnis Verbraucher zu Unternehmer bei Stellung der AGB berücksichtigt werden. Der Kunde der Mobilitätsplattform wird grundsätzlich ein Verbraucher nach § 13 BGB sein, während das „Umweltmobilitätshub“ als Unternehmer i.S.d. § 14 BGB auftritt. Der Verbraucher genießt in unserem Rechtssystem einen hohen Schutz.<sup>54</sup>

#### 2.2.6.3 Eingeschränkter Haftungsausschluss bei geschäftsmäßiger Personenbeförderung

Soll die Haftung nach dem Straßenverkehrsgesetz (StVG)

52 Bspw. unter 3.3. *Versicherung* der AGB der PaulCamper GmbH (Wohnmobil-Vermietung): „PaulCamper unterhält einen Flottenversicherungsvertrag bei der Allianz, in deren Rahmen wir unter folgenden Bedingungen Versicherungsschutz anbieten: Besondere Bedingungen zur Versicherung für Campingfahrzeuge. Darüber hinaus erhalten alle Vermieter den Camper-Interieurschutz im Rahmen des von uns mit unserem Versicherungspartner, der AWP P&C S.A, Bahnhofstraße 16, 85609 Aschheim („AWP“), abgeschlossenen Gruppenversicherungsvertrags. Die Versicherungsbedingungen für den Interieurschutz sind hier abrufbar.“ (<https://paulcamper.de/docs/terms-and-conditions-2019-01/>, abgerufen am 01.03.2021).

53 MüKO-BGB/Wurmnest, § 309 Nr. 7 Rn. 1.

54 MüKO-BGB/Micklitz, § 13 Rn. 4 ff.

ausgeschlossen werden, darf die Personenbeförderung nicht entgeltlich bzw. geschäftsmäßig erfolgen. Die Fahrzeughalterhaftung nach § 7 StVG und die Fahrzeugführerhaftung gem. § 18 StVG können bei unentgeltlicher Personenbeförderung ausgeschlossen werden. § 8a StVG ordnet jedoch an, dass sich bei Entgeltlich- und Geschäftsmäßigkeit der Beförderung ein Haftungsausschluss zu § 7 StVG verbietet. Da laut § 18 Abs. 1 Satz 1 StVG die §§ 8 bis 15 StVG auf die Fahrzeugführerhaftung ebenso anwendbar sind, scheidet auch dafür ein Haftungsausschluss aus.

Solange bei der Vertragsgestaltung des „Umweltmobilitätshubs“ die genannten Grenzen nicht überschritten werden, ist eine Klausel zum Haftungsausschluss bzw. zur Haftungsminimierung eine leicht zu implementierende Lösung, um sich abzusichern und strenge gesetzliche Haftungsverhältnisse abzuschwächen.

### 2.3 Ausblick

Nachdem die aktuell geltenden gesetzlichen Bestimmungen auf die Funktionen des „Umweltmobilitätshubs“ angewendet und die vertraglichen Lösungsansätze zur Anpassung der derzeitigen Rechtslage evaluiert wurden, ergibt sich folgender Schwerpunkt: Die größten rechtlichen Herausforderungen bestehen im Zusammenhang mit dem Personenbeförderungsgesetz. Ohne eine Zulassung für die Verkehrsform der rentablen Fahrgemeinschaften müsste das Geschäftsmodell des „Umweltmobilitätshub“ auf andere Einnahmequellen gestützt werden. Es bieten sich die Mitbring-Funktion und das Fahrzeug-Sharing an, die derzeit weniger hemmenden rechtlichen Herausforderungen begegnen. Eine Anpassung der Haftungsverhältnisse ist durch vertragliche Haftungsausschlüsse/-begrenzungen möglich. Daneben sind passgenaue Versicherungslösungen denkbar.

Da sich ein Trend zur Etablierung neuartiger Verkehrskonzepte, wie das des „Umweltmobilitätshubs“, abzeichnet, ist eine Anpassung der derzeitigen Rechtslage (evtl. auch durch europarechtliche Vorgaben) nicht fernliegend. Das PBefG ist seit seiner Einführung 1961 bereits mehrfach reformiert worden.<sup>55</sup> Das gesellschaftliche Bedürfnis nach nachhaltigen und sozialen Mobilitätsformen zeigt sich auch in der Forderung nach neuen Gesetzesgrundlagen zur Personenbeförderung.<sup>56</sup> Die Debatte zum Abbau rechtlicher Hemmnisse für neuartige Verkehrsformen ist nicht nur im Zusammenhang mit dem „Umweltmobilitätshub“ zu führen, sondern könnte

generell zu einer nachhaltigeren und sozialen Zukunft der Mobilität beitragen.

<sup>55</sup> *Kment*, NVwZ 2020, 366; Vorwort zu *Bauer*, PBefG, S. V.; siehe auch aktuell den Entwurf eines Gesetzes zur Modernisierung des Personenbeförderungrechts BT-Drucks. 19/26175 sowie BR-Drucks. 200/21.

<sup>56</sup> *Solmecke/Lengersdorf*, MMR 2015, 493 (497); *Kment*, NVwZ 2020, 366 (368).

### 3. Literatur

Bauer, Michael Personenbeförderungsgesetz – Kommentar, 1. Auflage 2009 (zit.: Bauer, PBefG, §).

Beck'scher Online-Kommentar zum GmbHG 45. Edition, Stand: 01.08.2020 (zit.: BeckOK-GmbHG/Verfasser, §).

Bunjes, Johann Umsatzsteuergesetz – Kommentar, 19. Auflage 2020 (zit.: Bunjes/Verfasser, UStG, §).

Erbs, Georg/Kohlhaas, Max Strafrechtliche Nebengesetze, Band 1, Stand: August 2020 (zit.: Verfasser, in: Erbs/Kohlhaas, §).

Grundmann, Stefan/Möslein, Florian Vertragsrecht als Infrastruktur für Innovation, ZfPW 2015, 435.

Heinze, Christian/Fehling, Michael/Fiedler, Lothar H. Personenbeförderungsgesetz – Kommentar, 2. Auflage 2014 (zit.: Verfasser, in: Heinze/Fehling/Fiedler, PBefG, §).

Hoffmann-Riem, Wolfgang Innovationen im Recht, 1. Auflage 2016 (zit.: Verfasser, in: Hoffmann-Riem, Innovationen im Recht, S.).

Kment, Martin Inklusion neuer Mobilitätsformen in den urbanen Verkehr - Erweiterung und Anpassung des Personenbeförderungsgesetzes, NVwZ 2020, 366.

Knorre, Jürgen/Demuth, Klaus/Schmid, Reinhard Handbuch Transportrecht, 2. Auflage 2015 (zit.: Verfasser, in: Knorre/Demuth/Schmid, Handbuch des Transportrechts, Rn.).

Linke, Benjamin Gewerbefrei oder „Uber“-reguliert? – Die Vermittlung von Personenbeförderungsdiensten auf dem Prüfstand, NVwZ 2015, 476.

Ludwigs, Markus Rechtsfragen der Sharing Economy am Beispiel der Modelle Uber und Airbnb, NVwZ 2017, 1646.

Münchener Kommentar zum Bürgerlichen Gesetzbuch, Band 5, 8. Auflage 2020 (zit.: MüKo-BGB/Verfasser, §).

Münchener Kommentar zum Bürgerlichen Gesetzbuch, Band 2, 8. Auflage 2019 (zit.: MüKo-BGB/Verfasser, §).

Münchener Kommentar zum Bürgerlichen Gesetzbuch, Band 6, 8. Auflage 2020 (zit.: MüKo-BGB/Verfasser, §).

Römermann, Volker Münchener Anwaltshandbuch GmbH-Recht, 4. Auflage 2018 (zit.: Römermann/Verfasser, §).

Solmecke, Christian/Lengersdorf, Bonny Rechtliche Probleme bei Sharing Economy - Herausforderungen an die Gesetzgebung auf dem Weg in eine geteilte Welt, MMR 2015, 493.

Wimmer, Norbert/Weiß, Mari Taxi-Apps zwischen Vermittlertätigkeit und Personenbeförderung- Die verwaltungsgerichtliche Entscheidungspraxis zu den Uber-Angeboten, MMR 2015, 80.

#### AutorInnen

##### Prof. Dr.-Ing. Petra K. Schäfer

Geschäftsführende Direktorin des ReLUT und Professorin für Verkehrsplanung an der Frankfurt University of Applied Sciences

E-Mail: [petra.schaefer@fb1.fra-uas.de](mailto:petra.schaefer@fb1.fra-uas.de)

##### Prof. Dr. jur. Domenik H. Wendt LL.M.

Professur für Bürgerliches Recht, Europäisches Wirtschaftsrecht und Europarecht an der Frankfurt University of Applied Sciences und Mitglied des ReLUT

E-Mail: [wendt@fb3.fra-uas.de](mailto:wendt@fb3.fra-uas.de)

##### Franziska Weiser M.Eng.

Wissenschaftliche Mitarbeiterin des ReLUT

E-Mail: [franziska.weiser@fb1.fra-uas.de](mailto:franziska.weiser@fb1.fra-uas.de)

##### Dipl.-Jur. Deike Alauda Tamm

Wissenschaftliche Mitarbeiterin des ReLUT

E-Mail: [deike.tamm@fb3.fra-uas.de](mailto:deike.tamm@fb3.fra-uas.de)

##### Research Lab for Urban Transport

der Frankfurt University of Applied Sciences, Nibelungenplatz 1, 60318 Frankfurt am Main