

UPDATE ÖPNV-RECHT

RECHTSWIDRIGKEIT DES MITFAHRDIENSTES „UBERPOP“

OVG Hamburg, Beschl. v. 24.09.2014 – 3 Bs 175/14 – rechtskräftig

OVG Berlin-Brandenburg, Beschl. v. 10.04.2015 – OVG 1 S 96.14 – rechtskräftig

LG Frankfurt a. M., Urt. v. 18.03.2015 – 3/08 O 136/14 – nicht rechtskräftig

Das mittlerweile durch Uber in vielen europäischen Großstädten etablierte Geschäftsmodell „UberPop“ des aus den USA stammenden Unternehmens Uber besteht darin, Nutzern einer Smartphone-App mithilfe einer GPS-Ortsbestimmung die Beförderung durch private Dritte zur ermöglichen (sog. „ride-sharing“). Der Fahrpreis hierfür besteht in einer Grundgebühr (ca. 1,- €), einer Zeitgebühr (ca. 0,25 € pro Min.) und einer Entfernungspauschale (ca. 1,- € pro km). Davon behält Uber 20 % des Fahrpreises. Dieses Modell wurde sowohl in Hamburg als auch in Berlin ordnungsrechtlich untersagt. Die Eilanträge von Uber hiergegen haben die OVGs Hamburg und Berlin-Brandenburg letztinstanzlich abgewiesen. Das LG Frankfurt hat in erster Instanz der wettbewerbsrechtlichen Unterlassungsklage eines Zusammenschlusses von Taxizentralen gegen Uber stattgegeben.

Nach den übereinstimmenden Aussagen der Gerichte sei „UberPop“ als nicht genehmigte Personenbeförderung im Gelegenheitsverkehr anzusehen. Entgegen der Auffassung von Uber handle es sich um eine entgeltliche Personenbeförderung, da der Fahrpreis die Betriebskosten der Fahrt erheblich übersteige. Uber sei zudem Unternehmerin und nicht lediglich Vermittlerin, da sie die Beförderung durch Werbung, Verträge mit den Fahrern, Abrechnung des Fahrpreises sowie Entlohnung der Fahrer steuere und verantworte. Der Gelegenheitsverkehr durch „UberPop“ sei überdies nicht genehmigungsfähig, da kein zulässiger Taxi- oder Mietwagenverkehr vorliege.

Bedeutung für die Praxis

Die Entscheidungen zeigen, dass das gegenwärtig im Trend liegende Konzept des „ride-sharing“ nach dem PBefG derzeit wohl nur durch Vermittlung von Fahraufträgen an genehmigte Taxiunternehmen oder private Fahrer unter Beteiligung an den Betriebskosten umsetzbar ist. Das PBefG hat nach wie vor in erster Linie den Schutz der Fahrgastinteressen durch Regulierung des Unternehmertums zum Ziel. Geschäftsmodelle des „ride-sharing“, die sich nicht auf eine Vermittlung beschränken, müssen sich also stets hieran messen lassen und geraten zwangsläufig mit den strikten Vorgaben an den Gelegenheitsverkehr in Konflikt. Im Fall von Uber standen einer Genehmigungsfähigkeit zudem nicht eingehaltene versicherungs-, steuer- und sozialversicherungsrechtliche Anforderungen entgegen.