

## 13 Ergebnisse und Empfehlungen aus rechtlicher Sicht

---

Simon Kaser, Alexander Roßnagel

In diesem Abschnitt werden die Ergebnisse der rechtswissenschaftlichen Untersuchung im Rahmen von GetMobil und daraus abgeleitete Empfehlungen dargestellt. Es gliedert sich in Ergebnisse aus den unterschiedlichen untersuchten Rechtsgebieten und daraus abgeleitete Empfehlungen an den Gesetzgeber und die Gesetzesanwender.

### 13.1 Ergebnisse

Im Rahmen des Projektes GetMobil wurde das Mitfahrsystem Mobilfalt und Ridesharing im Allgemeinen aus rechtswissenschaftlicher Perspektive beleuchtet. Dabei wurden insbesondere Rechtsfragen aus dem Personenbeförderungrecht, dem Vertrags- und Haftungsrecht, dem Versicherungsrecht, dem Steuerrecht sowie dem Kommunalrecht untersucht.

#### 13.1.1 Personenbeförderungrecht

Zentral für die rechtswissenschaftliche Untersuchung im Rahmen von GetMobil ist das Personenbeförderungrecht. Die Beförderung von Personen mit Kraftfahrzeugen unterliegt in Deutschland einem strengen Regulierungsrahmen. Primäre Rechtsquelle hierfür bildet das Personenbeförderungsgesetz.

Das Personenbeförderungsgesetz sieht in § 1 Abs. 2 Satz 1 Nr. 1 vor, dass Beförderungen von Personen mit einem Pkw nicht dem PBefG unterfallen, wenn diese entweder unentgeltlich sind oder das Gesamtentgelt die Betriebskosten der Fahrt nicht übersteigt. Dies gilt gemäß § 1 Abs. 2 Satz 2 PBefG auch dann, wenn die Beförderungen geschäftsmäßig erfolgen.

Ziel dieser Vorschrift ist es, private Mitnahmen und sonstige Gefälligkeitfahrten von dem Genehmigungserfordernis des Personenbeförderungsgesetzes auszunehmen. Da es sich bei diesen lediglich um unregelmäßige und unent-

geltliche oder nur unter Beteiligung an den Kosten durchgeführte Fahrten handelt, die nicht auf eine gewerbliche Personenbeförderung ausgerichtet sind, werden durch den Gesetzgeber für diese geringere Anforderungen an die Fahrenden gestellt als bei einer gewerblichen Personenbeförderung.

Fraglich ist jedoch, wann das Gesamtentgelt die Betriebskosten der Fahrt übersteigt, mithin, wie hoch die Vergütung einer organisierten Mitnahme von Personen für die Fahrenden sein darf. Sicher ist lediglich, dass diese nicht kostendeckend sein darf, da die Fahrten sonst aufgrund der mit der Mitnahmen von Dritten verbundenen wirtschaftlichen Vorteile unternommen würden. Für eine solche gewerbliche Personenbeförderung gelten jedoch die Genehmigungsvoraussetzungen des Gelegenheitsverkehrs im Personenbeförderungsgesetz. Insbesondere benötigen die Fahrenden dann eine Fahrerlaubnis zur Fahrgastbeförderung (»Personenbeförderungsschein«), dessen Erlangung für private Fahrende einen erheblichen Aufwand darstellen würde.

Im Bereich des Personenbeförderungsrechts liegt damit eine Hauptschwierigkeit für die Umsetzung von plattformbasierten Mitfahrssystemen wie Mobilfahlt, da gesetzlich nicht eindeutig geregelt ist, wie hoch die Entschädigung für Fahrende im Rahmen des Ridesharing sein darf. Der Gesetzgeber überlässt dies insoweit bislang den zuständigen Genehmigungsbehörden sowie einer Überprüfung durch Gerichtsbarkeit, die bislang eine Entschädigung von 30 Cent pro Kilometer als angemessen angesehen hat.

### **13.1.2 Vertrags- und Haftungsrecht**

Das Vertragsverhältnis zwischen Vermittler und Fahrenden sowie Vermittler und Mitfahrenden wird jeweils mittels Vermittlungsverträgen in Form von Nutzungsbedingungen für die entsprechende Plattform geregelt. An diesen werden die in den §§ 305 ff. BGB geregelten Anforderungen für Allgemeine Geschäftsbedingungen gestellt.

Fahrende und Mitfahrende schließen beim Ridesharing in der Regel einen Personenbeförderungsvertrag im Sinne eines Werkvertrages nach § 631 BGB. Der durch die fahrende Person geschuldete Erfolg ist dabei in einer durch eine sichere Beförderung bewirkte Ortsveränderung zu sehen.

Die fahrende Person haftet bei möglichen Unfällen gegenüber der geschädigten mitfahrenden Person für schuldhaftes Verletzen ihrer Pflichten aus dem Beförderungsvertrag. Sofern der mitfahrenden Person beispielsweise

aufgrund einer Verspätung der fahrenden Person Schäden entstehen, kann sie von dieser gemäß § 280 Abs. 1 BGB Schadenersatz verlangen.

Für im Rahmen des Ridesharing entstandene Personen- und Sachschäden haftet der Halter des Fahrzeuges zudem im Rahmen der Gefährdungshaftung nach den Vorgaben des Straßenverkehrsgesetzes. Auch die fahrende Person haftet für die entsprechenden Schäden, sofern sie schuldhaft gehandelt hat.

### 13.1.3 Versicherungsrecht

Bei einem Ridesharing zwischen Privaten sind unterschiedliche Arten von Versicherungen von Relevanz. Die Kfz-Haftpflichtversicherung soll Personen- und Sachschäden abdecken, die einem Dritten durch das versicherte Fahrzeug zugefügt werden. Dritte können hierbei geschädigte Insassen des versicherten Fahrzeugs oder beispielsweise geschädigte Fußgänger sowie Eigentümer eines unfallgeschädigten Fahrzeuges sein. In Deutschland ist nach § 1 PflVG jeder Fahrzeughalter gesetzlich verpflichtet, eine Kfz-Haftpflichtversicherung abzuschließen, um durch den Gebrauch des Fahrzeugs verursachte Personen-, Sach- und sonstige Vermögensschäden abzudecken. Bei der Fahrzeugversicherung (sog. Kaskoversicherung) handelt es sich hingegen um eine Sachversicherung, welche das Fahrzeug des Versicherungsnehmers gegen Schäden versichern soll.

Die Kfz-Haftpflichtversicherung kommt regelmäßig für Schäden der mitfahrenden Person auf, die im Rahmen des Ridesharing entstehen könnten. Versicherungsrechtlich problematisch könnte das Ridesharing in Fällen sein, in denen der Versicherer in einem konkreten Schadenfall die durchgeführte Personenbeförderung als gewerblich beurteilt. Sofern in der Kfz-Haftpflichtversicherung lediglich eine private Nutzung des Fahrzeuges versichert wurde, so kann der Versicherer im Innenverhältnis gegenüber dem Versicherten möglicherweise die Leistung verweigern, da das Fahrzeug nicht entsprechend den Versicherungsbedingungen rein zu privaten Zwecken genutzt wurde. Auf Seiten einer geschädigten mitfahrenden Person ist dies jedoch irrelevant, da dieser aufgrund des Direktanspruchs aus §§ 115 und 117 VVG grundsätzlich einen vollumfänglichen Leistungsanspruch im Außenverhältnis gegen den Kfz-Haftpflichtversicherer hat, auch wenn dieser im Innenverhältnis gegenüber dem Versicherungsnehmer aufgrund einer Obliegenheitspflichtverletzung leistungsfrei geworden ist.

### 13.1.4 Steuerrecht

Aus dem Bereich des Steuerrechts lässt sich grundsätzlich festhalten, dass Einnahmen, die Fahrenden im Rahmen des Ridesharing erzielen in der Regel als sogenannte Einkünfte aus sonstigen Leistungen nach § 22 Nr. 3 EStG zu versteuern sind. Für diese Art der Einkünfte gilt jedoch eine Freigrenze von 256 Euro pro Jahr. Für Mobilfahler bedeutet dies mit einer Entschädigung in Höhe von 30 Cent pro gefahrenem Kilometer beispielsweise, dass eine fahrende Person auf rund 853 Kilometern im Jahr Personen mitnehmen könnte und die entsprechenden Einnahmen nicht steuerpflichtig wären.

Umsatz- und Gewerbesteuer fallen bei privaten Mitnahmefahrten regelmäßig nicht an, da in der Regel keine gewerbliche Tätigkeit vorliegt.

Sofern es sich beim Ridesharing um eine Fahrgemeinschaft zum Arbeitsplatz handelt, können alle Teilnehmenden der Fahrgemeinschaft, also sowohl die fahrende Person, als auch die Mitfahrenden, die Entfernungspauschale von 30 Cent pro Kilometer steuerlich als Werbungskosten geltend machen.

### 13.1.5 Kommunalrecht

Hinsichtlich der Vermittlertätigkeit eines kommunalen Unternehmens, wie zum Beispiel einer Nahverkehrsgesellschaft, im Rahmen des Ridesharing ist zu unterscheiden, ob es sich lediglich um die Zusammenstellung von Fahrtinformationen oder um eine »echte« Vermittlungsfunktion handelt, also beispielsweise auch Fahrtbuchungen über die Plattform möglich sein sollen. Eine solche »echte« Vermittlertätigkeit ist der Art nach als eine Dienstleistung mit Absicht der Gewinnerzielung einzuordnen und würde damit eine kommunalwirtschaftsrechtlich relevante Betätigung darstellen, die lediglich in bestimmten Grenzen zulässig ist, die in den entsprechenden Gemeindeordnungen geregelt sind. In Hessen beispielsweise ist in diesem Zusammenhang die »Schrankentrias« des § 121 Abs. 1 GemO-Hessen zu beachten. Demnach dürfen Kommunen in Hessen nur wirtschaftlich tätig werden, wenn: 1. Der öffentliche Zweck die Betätigung rechtfertigt, 2. Die Betätigung in angemessenem Verhältnis zur Leistungsfähigkeit der Gemeinde und zum voraussichtlichen Bedarf steht und 3. der Zweck nicht ebenso gut und wirtschaftlich durch einen privaten Dritten erfüllt werden kann. Diese Beschränkung wirtschaftlicher Tätigkeiten von

Gemeinden ist in den Gemeindeordnungen aller Bundesländer in ähnlicher Weise vorgeschrieben.

## 13.2 Empfehlungen

Aus den im Rahmen von GetMobil durchgeführten rechtlichen Untersuchungen lassen sich die nachfolgenden Empfehlungen für den Gesetzgeber und die Gesetzesanwender ableiten.

### 13.2.1 Gesetzgeber

Gerade in strukturschwachen Gegenden sind Planungs- und Rechtssicherheit sowohl für die Aufgabenträger, also die Ersteller der Nahverkehrspläne und Entwickler der verkehrlichen Zukunftsvorstellungen in den jeweiligen Räumen, sowie für die Verkehrsunternehmen als Investoren und Betreiber von neuartigen Bedienformen unabdingbare Voraussetzungen für die Gestaltung eines funktionierenden öffentlichen Nahverkehrssystems. Im Rahmen von GetMobil wurde Ridesharing zwischen Privaten als ein den ÖPNV ergänzenden Mobilitätsbaustein untersucht und ermittelt, wie dieses gefördert werden kann. Aus rechtlicher Perspektive besteht diesbezüglich insbesondere im Bereich des Personenbeförderungsrechts Reformbedarf.

#### 13.2.1.1 Personenbeförderungsrecht

Hinsichtlich des Ridesharing sollte eine klare Abgrenzung zwischen privater und gewerblicher Tätigkeit bei der Personenbeförderung durch Private erfolgen, da diese derzeit wie dargestellt, erhebliche Schwierigkeiten verursacht. Hierzu sollte die genehmigungsfreie Mitnahme durch private Fahrende eindeutig geregelt werden.

Zentraler Aspekt für eine genehmigungsfreie und damit möglichst einfache Integration von privaten Mitnahmefahrten in den ÖPNV ist die Höhe der Zahlungen, die private Fahrende für die Mitnahme von anderen Personen erhalten. Für eine rechtssichere Integration von privaten Mitnahmefahrten in den ÖPNV besteht das zentrale Problem, dass die Ausnahmeregelung in § 1 Abs. 2 Satz 1 Nr. 1 PBefG in ihrer Anwendung erheblichen Interpretationsspielraum zulässt. Aufgrund der uneinheitlichen Auslegung insbesondere des Begriffs der Be-

triebskosten durch die zuständigen Genehmigungsbehörden kann keine verlässliche Aussage über die zulässige Höhe einer Zahlung an private Fahrende getroffen werden, die nicht zu einer Genehmigungspflicht nach dem Personenbeförderungsgesetz führt. Fest steht nur, dass die zulässige Gesamtvergütung nicht kostendeckend sein darf. Dies ist allerdings als klares Abgrenzungskriterium nicht praktikabel, da die Kosten von Fahrzeug zu Fahrzeug unterschiedlich sind. Die hierdurch entstehende Rechtsunsicherheit sollte der Verordnungsgeber ausräumen. Die zulässigen Erlöse in Cent pro gefahrenen Kilometer, auf denen ein Dritter im Rahmen von privaten Fahrten mitbefördert wird, sollten im Rahmen einer Verordnung durch das zuständige Bundesministerium festgelegt werden. Dies würde zu mehr Rechtssicherheit bei den beteiligten Akteuren, die ein in den ÖPNV integriertes Ridesharing einführen wollen, sowie den teilnehmenden Nutzern führen.

Um darüber hinausgehende kommerzielle Personenbeförderungen durch Privatpersonen zu fördern, wäre eine entgeltliche Personenbeförderung generell unabhängig von einer Betriebskostengrenze als gewerblich und damit genehmigungsbedürftig einzustufen. Gleichzeitig könnten aber geringere Anforderungen für Kleinstanbieter gelten, um den notwendigen Aufwand für Fahrende, die in den ÖPNV integriert sind und nur gelegentlich andere Personen mitbefördern, gering zu halten. Sicherheitsrelevante Aspekte sollten jedoch selbstverständlich weiterhin auch als Anforderungen für private Fahrende gelten und entsprechend überprüft werden. Die Befragungsergebnisse aus GetMobil zeigen, dass Privatpersonen, die mit Ridesharing Geld verdienen wollen, auch bereit sind, relevante Nachweise über ihre Eignung als Fahrende zu erbringen. Erleichterungen könnten sich aber auf Aspekte beziehen, die aufgrund etablierter technischer Möglichkeiten nicht mehr erforderlich scheinen (wie etwa die Ortskundeprüfung).

### **13.2.2 Gesetzesanwender**

Aus den zuvor dargestellten rechtlichen Projektergebnissen lassen sich für Betreiber von Ridesharing-Angeboten wie bspw. kommunalen Planungsträgern, folgende Empfehlungen zur Interpretation und Anwendung von bestehenden Regelungen ableiten.

### **13.2.2.1 Personenbeförderungsrecht**

Im Bereich des Personenbeförderungsrechts ist es für Plattformbetreiber nach derzeitiger Rechtslage notwendig, sich mit der zuständigen Genehmigungsbehörde genau über die zulässige Höhe der Entschädigung für Fahrende zu verständigen um mit dem Ridesharing nicht einer Genehmigungspflicht nach dem Personenbeförderungsgesetz zu unterliegen. Hier zeigen sich sehr uneinheitliche Handhabungen der Betriebskostenregelung und dem damit zusammenhängenden Genehmigungserfordernis nach dem Personenbeförderungsgesetz durch die zuständigen Genehmigungsbehörden. Die damit entstehende Rechtsunsicherheit für die Vermittler von Ridesharing-Angeboten und deren Nutzer sollte, wie zuvor dargestellt, durch ein Tätigwerden des Gesetzgebers ausgeräumt werden.

### **13.2.2.2 Vertrags- und Haftungsrecht**

Bezüglich des Vertrags- und Haftungsrechts ist zu empfehlen, dass die im Rahmen einer Vermittlungsplattform für Ridesharing abzuschließenden Nutzungsbedingungen die Vertragsverhältnisse in der »Dreiecks-Beziehung« zwischen Vermittelnden, Fahrenden und Mitfahrenden eindeutig regeln sollten um Unklarheiten zu vermeiden. Insbesondere sollte deutlich werden, dass der Beförderungsvertrag lediglich zwischen Fahrenden und Mitfahrenden geschlossen wird. Die von der Vermittlungsplattform gegenüber ihren Nutzenden regelmäßig verwendeten Allgemeinen Geschäftsbedingungen müssen den Anforderungen der §§ 305 ff. BGB gerecht werden.

Zudem könnte eine umfassende Information der Nutzenden durch den Plattformbetreibenden bezüglich der geltenden Haftungsregelungen und den damit zusammenhängenden überschaubaren Risiken für die Fahrenden und Mitfahrenden mögliche Nutzungshemmnisse abbauen, da hiermit Befürchtungen auf Seiten der Nutzenden ausgeräumt werden können.

Sollten im Schadensfall der Fahrzeugführer oder der Halter von einem Mitfahrenden auf Schadenersatz in Anspruch genommen werden, so tritt regelmäßig die Haftpflichtversicherung des Kfz-Halters ein. Im Einzelfall könnten jedoch bei extrem schweren Schäden die in dieser Versicherung vereinbarten Versicherungssummen nicht zur Deckung des entstandenen Schadens ausreichen, sodass in einem solchen Fall Halter und Fahrer für den nicht durch die

Versicherung gedeckten Teil des Schadens aufkommen müssten. Um einem solchen Fall vorzubeugen, könnte mit den Mitfahrenden ein vertraglicher Haftungsausschluss vereinbart werden.

### **13.2.2.3 Versicherungsrecht**

Hinsichtlich versicherungsrechtlicher Fragen sollten die potenziell auf einer Plattform als Fahrende tätigen Nutzer vom Plattformbetreibenden angehalten werden, mit ihrem Versicherer verbindlich zu klären, ob die Fahrten im Rahmen des Ridesharing von der bestehenden Kfz-Haftpflichtversicherung gedeckt werden. Dies hängt insbesondere davon ab, ob die Personenbeförderung im Rahmen des Ridesharing vom Versicherer als gewerblich oder privat eingestuft wird.

Möglicherweise könnte auch vom Plattformbetreiber selbst mittels eines Versicherers eine Generalversicherung für die über die Plattform vermittelten Fahrten bereitgestellt werden. Entsprechende Produkte werden in den USA von Versicherern bereits angeboten.

Umfassende Informationen über die bestehende versicherungsrechtliche Situation seitens der Vermittlungsplattform könnten für die Fahrenden und Mitfahrenden auch hier mögliche Nutzungshemmnisse mindern.

### **13.2.2.4 Steuerrecht**

Die steuerrechtlich korrekte Behandlung der Einnahmen im Rahmen des Ridesharing obliegt den Fahrenden selbst. Den Nutzern sollten jedoch steuerliche Freigrenzen und Einsparmöglichkeiten aufgezeigt werden, um damit Anreize zur Nutzung von Mitfahrinitiativen zu schaffen.

### **13.2.2.5 Kommunalrecht**

Sofern es sich bei den tätig werdenden Planungsträgern um Nahverkehrsgesellschaften handelt, so ist diesen aus dem Bereich des Kommunalrechts zu empfehlen, dass unter Umständen eine Anpassung des bestehenden Gesellschaftsvertrags notwendig ist, sofern dieser lediglich ein Tätigwerden im Rahmen des ÖPNV zulässt.

Sofern eine Gemeinde selbst im Rahmen des Ridesharing tätig wird, sind die in den jeweiligen Gemeindeordnungen festgelegten kommunalwirtschaftsrechtlichen Grenzen zu beachten.