

Gericht: LG Frankfurt 8. Kammer für Handelssachen
Entscheidungsdatum: 18.03.2015
Aktenzeichen: 3-08 O 136/14
ECLI: ECLI:DE:LGFFM:2015:0318.3.08O136.14.0A
Dokumenttyp: Urteil
Quelle:



Tenor

Die Beklagte wird verurteilt, es bei Meidung von Ordnungsgeld bis zu 250.000 EUR, ersatzweise Ordnungshaft bis zu 6 Wochen, oder Ordnungshaft bis zu 6 Monaten für jeden Fall der Zuwiderhandlung zu unterlassen,

im geschäftlichen Verkehr zu Wettbewerbszwecken

Beförderungswünsche von Fahrgästen über die technische Applikation „Uber“ und über die technische Applikation „UberPop“ an Fahrer/Fahrerinnen zu vermitteln, soweit diese mit der Durchführung der Beförderungswünsche entgeltliche Personenbeförderung mit Kraftfahrzeugen durchführen würden, ohne im Besitz einer Genehmigung nach dem PBefG zu sein, es sei denn, das Gesamtentgelt für die Beförderungsfahrt übersteigt nicht die Betriebskosten der Fahrt (Treibstoff, Schmiermittel, Abnutzung der Reifen, Reinigung des Innenraums und anteilige Kosten der Wartung), wie geschehen anlässlich der Testfahrten in der Zeit vom 24.7. - 6.8.2014 (Seite 7 - 12 der Klageschrift in Bl. 7 - 12 d.A.).

Die Beklagte hat die Kosten des Rechtsstreits zu tragen.

Das Urteil ist gegen Sicherheitsleistung in Höhe von 400.000,00 EUR vorläufig vollstreckbar.

Der Streitwert wird auf 375.000,00 EUR festgesetzt.

Tatbestand

- 1 Die Klägerin ist ein Zusammenschluss von Taxizentralen in Frankfurt, München, Dortmund, Bremen, Hamburg und anderen Städten in Deutschland. Unternehmensgegenstand ist die Förderung und Betreuung ihrer Mitgliedsunternehmen. Zu diesem Zweck betreibt die Klägerin die Taxi-Bestell-App(Taxi Deutschland) und einen bundesweiten Taxibestellruf unter der Rufnummer 22 456, über die Besteller von Taxis in Orten mit mehr als 5.000 Einwohnern mit der örtlichen Taxizentrale oder einem örtlichen Taxiunternehmen verbunden werden. Registrierte Taxizentralen und Taxiunternehmen zahlen für die Teilnahme an dem Taxibestellruf eine jährliche Lizenzgebühr zwischen 100,- und 1.800,- Euro an die Klägerin.
- 2 Auch über die Taxi-Bestell-App kann ein Taxi bestellt werden. Dies geschieht, indem die App den Standort des Benutzers registriert und die Taxibestellung nach der Bestätigung automatisch an die an das System angeschlossene Taxizentrale weitergeleitet wird, die dem Besteller sodann ein Taxi schickt.

- 3 Die Beklagte, eine Gesellschaft nach niederländischem Recht, betreibt eine mobile Softwareapplikation zur Verbindung sich ergänzender Nutzergruppen für Fahrten in privaten Personenkraftwagen (sog. „Ride-Sharing“). Dabei bietet sie eine über Smartphones geeignete Vermittlungsplattform für privat organisierte Fahrten (UberPOP) an. Auf der anderen Seite stehen zum einen die Nutzer, die über keinen eigenen Personenkraftwagen verfügen und von Zeit zu Zeit Beförderungsmöglichkeiten benötigen (mitfahrende Nutzer) und zum anderen die Nutzer, die über einen eigenen Personenkraftwagen verfügen und daran interessiert sind, der zuerst genannten Gruppe von Nutzern eine Mitfahrt anzubieten (fahrende Nutzer).
- 4 Zwecks Nutzung des mit UberPOP angebotenen Dienstes können sich die Nutzer der App, die von Zeit zu Zeit eine Fahrt benötigen, bei der Beklagten über die Internet- und Smartphone Applikation „Uber“ registrieren. Nutzer der App, die eine Fahrt mit dem eigenen Personenkraftwagen anbieten möchten, müssen sich bei der R... O... B.V., einer mit der Beklagten verbundenen Gesellschaft, anmelden.
- 5 In den Allgemeinen Geschäftsbedingungen der Beklagten für die Registrierung als mitfahrende Nutzer (Fahrgast) heißt es unter „Bezahlung“ unter anderem (Bl. 413 d.A.)
- 6 „Die Preise, die für die Transport-/Beförderungsleistungen durch die Transport-/Beförderungsanbieter gelten, finden sie auf der Webseite und über die Applikation. Diese werden von Uber von Zeit zu Zeit geändert und aktualisiert. Es liegt in ihrer eigenen Verantwortung, über die aktuellen Preise über die Transport-/Beförderungsdienstleistung informiert zu bleiben.
- 7 Uber wird ihnen die vom Transport-/Beförderungsanbieter bereitgestellten Transport-/Beförderungsdienstleistungen in dessen Namen in Rechnung stellen. Sie sind damit einverstanden, dass sie für alle Transport-/Beförderungsdienstleistungen, die sie vom Transport-/Beförderungsanbieter in Anspruch genommen haben, bezahlen werden und dass Uber ihre Kreditkarte, wie bei ihrer Anmeldung für den Service der Transport-/Beförderungsdienstleistungen (inklusive jegliche Steuern und Verzugsgebühren, falls zutreffend, die im Zusammenhang mit ihrem Konto anfallen) von ihnen angegeben, belasten wird. Sie sind für die rechtzeitige Bezahlung aller Gebühren und die Bereitstellung einer gültigen Kreditkarte zur jederzeitigen Zahlung aller Gebühren von Uber verantwortlich. Jegliche geleistete Zahlungen sind nicht erstattungsfähig.“
- 8 Wird von einem Nutzer der App eine Fahrt über UberPOP angefragt und das gewünschte Fahrziel eingegeben, wird der voraussichtliche Fahrpreis angezeigt. Dieser gliedert sich in eine Grundgebühr (in der Regel 1,00 Euro), eine Zeitgebühr (in der Regel 0,25 Euro pro Minute) und eine Entfernungspauschale (in der Regel 1,00 Euro pro Kilometer). Bestätigt der Nutzer sodann die Fahrtbestellung erhält der Nutzer Mitteilung über das Fahrzeug, den Fahrer, den Anfahrweg und die voraussichtliche Anfahrzeit.
- 9 Nach Beendigung der Fahrt werden dem Nutzer die gefahrenen Kilometer, die Fahrzeit und die Aufschlüsselung des Fahrpreises mitgeteilt. Am Ende dieser Mitteilung heißt es wörtlich
- 10 „Liebe Mitfahrerin/lieber Mitfahrer, ich möchte mich für die angenehme Fahrt bedanken und hoffe, dass auch Du zufrieden warst. Zur Erleichterung der Zahlungsabwicklung setze ich einen Abrechnungshelfer ein. Die von ihm über Deine Kreditkarte abzubuchende Servicepauschale in Höhe der vorgeschlagenen Höhe von stellt eine freiwillige Leis-

tung dar, mit der Du die angenehme Fahrt und den erbrachten Service honorierst. Solltest du mit der Servicepauschale nicht einverstanden sein, steht es dir natürlich frei, diese entsprechend Deinen Wünschen anzupassen oder gänzlich von der Zahlung Abstand zu nehmen. Nach einer kurzen Mitteilung an unseren Abrechnungshelferwird Dir in diesen Fällen der entsprechende Betrag auf Deine Kreditkarte zurückgebucht“.

- 11 Wegen der weiteren Einzelheiten der Fahrt- und Abrechnungsmittteilung wird auf die Anlage K 7 in Bl. 48 d.A. verwiesen.
- 12 Die Beklagte behält für die Vermittlung und Abrechnung 20 % des Fahrpreises nebst 4,2 % des Fahrpreises für die in den Niederlanden zu zahlenden Steuern.
- 13 Alle Nutzer, die Fahrten mit ihrem Fahrzeug anbieten möchten, müssen über 21 Jahre alt sein, ein einwandfreies Führungszeugnis und eine Versicherung für ihr Fahrzeug vorweisen. Für Fälle, in denen die Versicherung der die Fahrten anbietenden Nutzer von UberPOP nicht eingreift, hält die R... O... B.V. eine Zusatzversicherung bereit, welche die möglichen Ausfälle abdeckt. Die Haftungsgrenze dieser Versicherung liegt bei 5 Millionen US-Dollar und deckt sowohl Personen – als auch Vermögensschäden ab.
- 14 Die Fahrer, die die von der Beklagten vermittelten Fahrten ausführen, sind nicht im Besitz einer Genehmigung nach § 2 Abs. 1 PBefG.
- 15 Die von der Beklagten angebotene App ermöglicht insbesondere Stadtbewohnern, in den Innenstädten der Ballungszentren auf die Anschaffung eines eigenen Personenkraftwagens zu verzichten und dennoch mobil zu bleiben, und führt sie nach dem Leitbild der sogenannten „Share Economy“ mit denjenigen Personen zusammen, die über einen eigenen Personenkraftwagen verfügen und eine Mitfahrt anbieten möchten.
- 16 Die Beklagte bewirbt ihr Geschäftsmodell über das Internet sowohl gegenüber potentiellen mitfahrenden Nutzern als auch gegenüber den fahrenden Nutzern. Insoweit wird wegen der Einzelheiten auf die mit Anlage K 4 überreichten Screenshots in Bl. 24-31 d.A. verwiesen.
- 17 In Hamburg, Berlin und Düsseldorf wurde wegen des Geschäftsmodells UberPOP gegen die Beklagte Verwaltungsverfahren eingeleitet und Untersagungsverfügungen erlassen (Bl. 282, 285 und 288 d.A.), gegen die die Beklagte jeweils Widerspruch einlegte.
- 18 Die Klägerin ließ in der Zeit vom 24.07. – 06.08.2014 verschiedene Testfahrten, die über UberPop vermittelt wurden, vornehmen. Insoweit wird auf die Seiten 7-12 der Klageschrift in Bl. 7-12 d.A. verwiesen.
- 19 Die Klägerin trägt vor, dass der Klageantrag ausreichend bestimmt sei, weil zum Begriff Betriebskosten eine Rechtsprechung vorliege, die es der Beklagten ermögliche, den Umfang der von ihr verlangten Unterlassung richtig einzuschätzen. Nach dieser Rechtsprechung würden die Betriebskosten nur die unmittelbar verbrauchsbedingten Kosten wie Kosten für Treibstoff, Öl und Abnutzung der Reifen umfassen. Danach sei der Begriff Betriebskosten im Sinne des § 1 Abs. 2 PBefG hinreichend geklärt und der Streit hierrüber werde nicht in das Vollstreckungsverfahren verlagert.
- 20 Da die Höhe der Betriebskosten vom jeweiligen Einzelfall abhängen und nicht vorhersehbar sei, könne der Antrag nicht bestimmter gefasst werden.

- 21 Zwischen den Parteien bestehe auch ein Wettbewerbsverhältnis, weil beide Parteien die Vermittlung von individuellen Personenbeförderungsleistungen gegen Entgelt anbieten würden. Insoweit sei es unerheblich, dass die Klägerin Vermittlungsdienste für entgeltliche Personenbeförderungsleistungen mit Taxis anbiete und die Beklagte solche für entgeltliche Beförderungen mit Privatfahrzeugen. Denn die Parteien würden sich mit ihren Dienstleistungen an denselben Abnehmerkreis wenden.
- 22 Die Beklagte handele auch nach §§ 3, 4 Nr. 11 UWG, 1 Abs. 2, 2 Abs. 1 PBefG unlauter, weil sie Fahrbestellungen für entgeltliche Personenbeförderungen an Fahrer/Fahrerinnen vermittelt habe, die nicht im Besitz eines für die Ausführung solcher Fahrten erforderlichen Genehmigung nach dem Personenbeförderungsgesetz seien.
- 23 Die von den Fahrern durchgeführte Personenbeförderung sei entgeltlich und nicht nach § 1 Abs. 2 Satz 1 Nr. 1 PBefG freigestellt, weil das vereinnahmte Beförderungsentgelt die Betriebskosten übersteige.
- 24 Betriebskosten seien nur die sogenannten Verbrauchskosten der Fahrt wie Kraftstoff, Öl und Verschleiß, nicht jedoch Versicherungen, Steuern und Wertverlust.
- 25 Das vereinnahmte Beförderungsentgelt liege auch deutlich über den jeweiligen Verbrauchskosten der Fahrt. Die Klägerin verweist insoweit auf die Ausführungen auf Seite 7-12 der Klageschrift in Bl. 7-12 d.A. und Anlage K 32 in Bl. 347 d.A. Im Übrigen trage die Beklagte die Darlegungs- und Beweislast dafür, dass das geforderte Entgelt nicht die Betriebskosten übersteige.
- 26 Die Beklagte hafte als Mittäterin, mindestens jedoch als Anstifterin und/oder Gehilfin.
- 27 Die Werbung der Beklagten habe sich bundesweit an Interessierte gerichtet.
- 28 Die Werbung der Beklagten richte sich nach wie vor bundesweit an Interessierte. Die Beklagte betreibe die beanstandete rechtswidrige Vermittlung von entgeltlichen Personenbeförderungen mit privaten Kraftfahrzeugen ungeachtet der behördlichen Verbote in Frankfurt und München weiter. Sie bewerbe die Aufnahme dieses Vermittlungsdienstes über ihren Internetauftritt in weiteren Städten, wie z.B. in Dresden und Bremen (Anlage K 27 in Bl. 312 d.A.).
- 29 **Die Klägerin beantragt,**
- 30 der Beklagten zu untersagen – bei Meidung eines Ordnungsgeldes von bis zu 250.000,- Euro – ersatzweise Ordnungshaft – oder Ordnungshaft bis zu sechs Monaten, zu vollziehen an den Geschäftsführern der Beklagten, für jeden Fall der Zuwiderhandlung
- 31 im geschäftlichen Verkehr zu Wettbewerbszwecken
- 32 Beförderungswünsche von Fahrgästen über die technische Applikation „Uber“ und über die technische Applikation „UberPop“ an Fahrer/Fahrerinnen zu vermitteln, soweit diese mit der Durchführung der Beförderungswünsche entgeltliche Personenbeförderung mit Kraftfahrzeugen durchführen würden, ohne im Besitz einer Genehmigung nach dem PBefG zu sein, es sei denn, das Gesamtentgelt für die Beförderungsfahrt übersteigt nicht die Betriebskosten der Fahrt(Treibstoff, Schmiermittel, Abnutzung der Reifen, Reinigung

des Innenraums und anteilige Kosten der Wartung), wie geschehen anlässlich der Testfahrten in der Zeit vom 24.7. - 6.8.2014 (Seite 7 - 12 der Klageschrift in Bl. 7 - 12 d.A.).

33 **Die Beklagte beantragt,**

34 die Klage abzuweisen.

35 Die Beklagte trägt vor, dass der Unterlassungsantrag wegen der Formulierung

36 „....., es sei denn das Gesamtentgelt für die Beförderungsfahrt übersteigt nicht die Betriebskosten der Fahrt“

37 zu unbestimmt sei. Insbesondere die Frage der Auslegung und Anwendung des gesetzlichen Tatbestandsmerkmals „Betriebskosten“ sei unklar, weil es keine Rechtsprechung zu den abschließenden Bestandteilen der Betriebskosten und damit zur Berechnung der konkreten Höhe der Betriebskosten gebe.

38 Außerdem fehle es für ein deutschlandweites Verbot wegen der Untersagungsverfügungen in Hamburg, Berlin und Düsseldorf am Rechtsschutzbedürfnis.

39 Auch fehle es an der Wiederholungsgefahr. Die Beklagte plane derzeit nicht, die Vermittlungsplattform in weiteren deutschen Großstädten über Hamburg, Düsseldorf, Berlin, Frankfurt und München hinaus anzubieten. Die Beklagte halte sich auch an die bestehenden Untersagungsverfügungen in Hamburg, Berlin und Düsseldorf. Die Klägerin sei deshalb umfassend geschützt.

40 Eine sofort vollziehbare behördliche Verfügung sei nicht anders zu beurteilen, als ein zivilrechtlicher Unterlassungstitel. Nach ständiger Rechtsprechung des Bundesgerichtshofs lasse ein rechtskräftiges Urteil die Wiederholungsgefahr auch im Verhältnis zu einem verfahrensunbeteiligten Dritten entfallen.

41 Außerhalb der fünf Städte bestehe keine Erstbegehungsgefahr. Die bloß abstrakte oder theoretische Möglichkeit der Erstbegehung genüge nicht. Die Gefahr einer Rechtsverletzung müsse ernsthaft drohen.

42 In keiner anderen Stadt habe sie mit Vorbereitungshandlungen begonnen, die darauf abzielen würden, Fahrgelegenheiten über UberPOP anzubieten.

43 Die Beklagte trägt weiter vor, dass UberPOP letztlich als technische Weiterentwicklung der schon lange bekannten und auch anerkannten Mitfahrerzentralen angesehen werden könne und diene dem grundrechtlich garantierten Ziel des Umweltschutzes, weil die private Nutzung von Kraftfahrzeugen optimiert und verschiedene Verkehrsträger effizienter verknüpft würden.

44 Es fehle auch ein Wettbewerbsverhältnis, weil eine Funktionalität oder Vergleichbarkeit zwischen der angebotenen Vermittlungsleistung der Klägerin und der Bereitstellung der technischen Infrastruktur durch die Beklagte nicht gegeben sei. Bei dem von den fahrenden Nutzern angebotenen „Ride Sharing“ handele es sich um private Mitfahrten ohne Verpflichtung zur Entgeltzahlung. Demgegenüber vermittele die Klägerin, kommerzielle Fahrten mit einem Taxi. Die Zahlung eines Beförderungsentgelts sei stets verpflichtend. Demgegenüber würden die von ihnen vermittelten fahrenden Nutzer unentgeltlich tätig werden.

- 45 Die das Ride-Sharing anbietenden Fahrer würden auch keinen Verstoß gegen das Personenbeförderungsgesetz begehen. Das Ride-Sharing unterfalle dem Ausnahmetatbestand des § 1 Abs. 2 Satz 1 Nr. 1 PBefG. Es fehle nämlich an der Entgeltlichkeit. Insbesondere bestehe keine Verpflichtung zur Erbringung einer bestimmten Gegenleistung.
- 46 Für die durch UberPOP vermittelte Fahrt falle kein Fahrpreis oder Entgelt an. Vielmehr werde nur eine freiwillige Servicepauschale für die Fahrt vorgeschlagen. Ob und in welcher Höhe der mitfahrende Nutzer die Servicepauschale entrichte, sei in sein Belieben gestellt. Sei der mitfahrende Nutzer mit dem vorgeschlagenen Betrag nicht einverstanden, könne er den Betrag anpassen oder der Entrichtung des Betrags insgesamt widersprechen.
- 47 Die Servicepauschale liege auch nicht über den Betriebskosten. Denn zu den Betriebskosten würden auch Kosten der Inspektion und Reinigungsdienste sowie die Kosten des Wertverlusts gehören. Außerdem seien auch Aspekte des Umweltschutzes zu berücksichtigen (Seite 22 und 23 des Ss vom 4.3.2015 in Bl. 384/385 d.A.).
- 48 Die Beklagte habe sich in ihren AGB auch vorbehalten, die Nutzungsbedingungen jederzeit zu ändern. Nach ihren Nutzungsbedingungen sei es auch Aufgabe des mitfahrenden Nutzers sich vorab über die Bedingungen des von ihm genutzten Vermittlungsdienstes zu informieren. Die Nutzungsbedingungen würden sich u. a. aus der als Anlage K 7 vorgelegten Fahrzusammenfassung ergeben. In ihr werde auf die Freiwilligkeit der Servicepauschale klar hingewiesen.
- 49 Der Erlass eines Unterlassungsurteils würde die Beklagte auch in ihrer Berufsfreiheit (Artikel 12 Abs. 1 GG) verletzen. In dem Verbot läge eine objektive Berufswahlbeschränkung, mithin der schwerste Eingriff in die Berufsfreiheit. Ein solcher Eingriff wäre nur zur Abwehr nachweisbarer oder höchstwahrscheinlich schwerer Gefahren für ein überragend wichtiges Gemeinschaftsgut gerechtfertigt. Ein bundesweites Verbot würde ausschließlich dem Schutz des Taxiverkehrs dienen, was jedoch kein überragend wichtiges Gemeinschaftsgut sei.
- 50 Ein Verbot würde darüber hinaus die Dienstleistungs- und Niederlassungsfreiheit gemäß Artikel 56 und 49 AEUV verletzen. Ein Eingriff in Artikel 56 und 49 AEUV sei durch keinen legitimen Zweck gerechtfertigt.
- 51 Die Beklagte beantragt hilfsweise, den Rechtsstreit wegen der anhängigen Verwaltungsverfahren auszusetzen und den europäischen Gerichtshof die im Schriftsatz vom 04.03.2015 (Bl. 363 d.A.) formulierte Frage zur Vorabentscheidung nach Artikel 267 AEUV vorzulegen.
- 52 Im Schriftsatz vom 11.3.2015 (Bl. 424 d.A.) bestreitet die Beklagte, dass die Bestell - App und der mobile Taxibestellruf der Klägerin tatsächlich deutschlandweit zur Verfügung stehe und genutzt werde.
- 53 Wegen des weiteren Vortrags der Parteien wird auf die zwischen ihnen gewechselten Schriftsätze verwiesen.

Entscheidungsgründe

- 54 Die Klage ist zulässig.

- 55 Insbesondere ist der Klageantrag hinreichend bestimmt im Sinne von § 253 Abs. 2 Nr. 2 ZPO.
- 56 Nach § 253 Abs. 2 Nr. 2 ZPO darf ein Verbotsantrag nicht derart undeutlich gefasst sein, dass Gegenstand und Umfang der Entscheidungsbefugnis des Gerichts nicht erkennbar abgegrenzt sind, sich die Beklagte deshalb nicht erschöpfend verteidigen kann und letztlich die Entscheidung darüber, was der Beklagten verboten ist, dem Vollstreckungsgericht überlassen bliebe. Aus diesem Grund sind insbesondere Unterlassungsanträge, die lediglich den Wortlaut eines Gesetzes wiederholen grundsätzlich als zu unbestimmt und damit unzulässig anzusehen. Abweichendes kann nur gelten, wenn entweder bereits der gesetzliche Verbotstatbestand selbst entsprechend eindeutig und konkret gefasst oder der Anwendungsbereich einer Rechtsnorm durch eine gefestigte Auslegung geklärt ist, sowie auch dann, wenn die Klägerin hinreichend deutlich macht, dass sie nicht ein Verbot im Umfang des Gesetzeswortlauts beansprucht, sondern sich mit ihrem Unterlassungsbegehren an der konkreten Verletzungshandlung orientiert (BGH WRP 2007, 775 Tz. 16 – Telefonvertrag für Individualverträge; NJW 2009, 3582 Tz. 21 – Brillenversorgung).
- 57 Darüber hinaus sind die Anforderungen an die Konkretisierung des Streitgegenstands in einem Unterlassungsantrag auch von den Besonderheiten des jeweiligen Sachgebiets abhängig (BGH GRUR 2002, 1088, 1089 – Zugabenbündel).
- 58 Ferner kann der Gegenstand eines Klageantrags im Wege der Auslegung anhand seiner Begründung konkretisiert werden (BGH GRUR 2003, 958 – Paperboy; NJW 2008, 3711 Tz. 16 – Freundschaftswerbung im Internet).
- 59 Schließlich ist eine eventuell verbleibende Auslegungsbedürftigkeit der Antragsformulierung zur Gewährleistung eines effektiven Rechtsschutzes hinzunehmen (BGH GRUR 2004, 696 – Direktansprache am Arbeitsplatz I).
- 60 Ausgehend von diesen Grundsätzen ist der Klageantrag mit den im Termin vorgenommenen Konkretisierungen hinreichend bestimmt.
- 61 Die Klägerin hat sich insbesondere bemüht, das Geschäftsmodell der Beklagten abstrakt zu umschreiben, und dabei nicht nur auf den Wortlaut des § 1 Abs. 2 Satz 1 Nr. 1 PBefG wiedergegeben. Außerdem hat sie zur Konkretisierung des Verbots auf konkrete Verletzungshandlungen ausdrücklich Bezug genommen und im Klammerzusatz hinzugefügt, was unter dem Tatbestandsmerkmal Betriebskosten im Sinne von § 1 Abs. 2 Satz 1 Nr. 1 PBefG zu verstehen ist. Soweit der Antrag trotzdem noch auslegungsbedürftig bleibt, kann zur Konkretisierung die Klagebegründung herangezogen werden und ist im Übrigen im Interesse eines effektiven Rechtsschutzes hinzunehmen.
- 62 Der Klägerin fehlt es auch nicht für ein bundesweites Verbot im Hinblick auf die Untersagungsverfügungen der Städte Düsseldorf, Hamburg und Berlin am Rechtsschutzbedürfnis. Denn die von diesen Städten erlassenen Verwaltungsakte sind noch nicht bestandskräftig und können jederzeit in einem Widerspruchs- oder Klageverfahren aufgehoben werden, ohne dass die Klägerin Gelegenheit hätte, hierauf zeitnah zu reagieren. Darüber hinaus muss die Klägerin schon deshalb Klage erheben können, um den Eintritt der Verjährung zu verhindern. Denn die Verjährungsfrist beträgt nur sechs Monate.

- 63 Außerdem ist die Vermittlung von Gelegenheitsverkehr bereits dann unlauter, wenn der Gelegenheitsverkehr ohne Genehmigung durchgeführt wird. Anders als im Verwaltungsverfahren kommt es im Wettbewerbsrecht darüber hinaus nicht darauf an, ob der Gelegenheitsverkehr nach § 13 PBefG genehmigungsfähig ist. Vielmehr ist bereits der Gelegenheitsverkehr ohne Genehmigung unlauter. Deshalb bedeutet die eventuelle Aufhebung der Untersagungsverfügung nicht automatisch die Lauterkeit des Gelegenheitsverkehrs ohne Genehmigung.
- 64 Die Klage ist auch begründet.
- 65 Insbesondere ist die Klägerin nach § 8 Abs. 3 Nr. 1 UWG aktivlegitimiert, Unterlassungsansprüche aus dem UWG geltend zu machen, soweit die Beklagte Beförderungswünsche zwischen Fahrgästen und Fahrern/Fahrerinnen von privaten Kraftfahrzeugen über die von ihr betriebene App, UberPOP, vermittelt. Denn die Klägerin ist insoweit Mitbewerberin der Beklagten.
- 66 Mitbewerber ist gemäß § 2 Abs. 1 Nr. 1 UWG jeder Unternehmer, der mit einem oder mehreren Unternehmen als Anbieter oder Nachfrager von Waren oder Dienstleistungen in einem konkreten Wettbewerbsverhältnis steht. Ein konkretes Wettbewerbsverhältnis ist gegeben, wenn beide Parteien gleichartige Waren oder Dienstleistungen innerhalb desselben Endverbraucherkreises abzusetzen versuchen mit der Folge, dass das konkret beanstandete Wettbewerbsverhalten des einen Wettbewerbers den anderen beeinträchtigt, d.h. im Absatz behindert oder stören kann (BGH NJW 2009, 2958 - E-Mail-Werbung II).
- 67 Im Interesse eines wirksamen wettbewerbsrechtlichen Individualschutzes sind an das Bestehen eines Wettbewerbsverhältnisses keine hohen Anforderungen zu stellen (BGH NJW 2006, 3490 Tz. 16 - Kontaktanzeige).
- 68 Da es für die wettbewerbsrechtliche Beurteilung nur um die konkret beanstandete Wettbewerbshandlung geht, ist der Mitbewerberbegriff handlungsbezogen zu bestimmen und knüpft an die jeweilige konkrete geschäftliche Handlung an (Köhler, in: Köhler/Bornkamm UWG 32. Auflage § 2 R. 96). Deshalb kommt es darauf an, ob die konkrete Vermittlung der Beklagten über UberPOP die Klägerin im Absatz ihrer Dienstleistungen behindert oder stören kann. Dies ist anzunehmen, wenn die Vermittlungstätigkeiten der Parteien sich so nahe stehen, dass sie der situationsadäquat aufmerksame und verständige Nachfrager als austauschbar ansieht (Köhler, in: Köhler/Bornkamm UWG 32. Auflage § 2 R. 106 a). Dies ist hier gegeben.
- 69 Denn beide Parteien vermitteln gegen Entgelt (Mitgliedsbeitrag oder Lizenzgebühr auf Seiten der Klägerin und Vermittlungspauschale auf Seiten der Beklagten) Fahrgäste an Fahrer. Dies geschieht auf beiden Seiten mittels einer App und auf Seite der Klägerin zusätzlich mittels einer bundesweiten Telefonnummer. Dass die Klägerin die Fahrgäste nur an Taxiunternehmen vermittelt und die Beklagte die Fahrgäste nur an Fahrer von Privatfahrzeugen ist für die Austauschbarkeit der Dienstleistungen unerheblich. Denn letztlich wenden sich beide Parteien mit ihrer Vermittlung an Fahrgäste. Die Kammer hält es insoweit für ausgeschlossen, dass potentielle Fahrgäste nur bei der Klägerin oder nur bei der Beklagten registriert sind und deshalb sich die Kreise der angesprochenen Fahrgäste nicht überschneiden.

- 70 Die Beklagte vermittelt auch nicht nur Mitfahrgelegenheiten, sondern die Beförderung von Personen mit Kraftfahrzeugen im Gelegenheitsverkehr im Sinne von § 2 Abs. 1 Satz 1 Nr. 4 PBefG.
- 71 Mitfahrgelegenheiten zeichnen sich dadurch aus, dass der Fahrer Start und Ziel einer ohnehin von ihm durchgeführten Fahrt bestimmt und Dritte bei dieser Fahrt mitbefördert. Das mit UberPOP betriebene Geschäft bietet dagegen an, dass Nutzer der App ihren Beförderungswunsch der Beklagten mitteilen, diese einen Fahrer organisiert und er von seinem Standort den Nutzer aufsucht, um nach dessen Wünschen ihn zu dessen Fahrziel gegen Entgelt zu befördern. Damit werden Beförderungsleistungen mit Kraftfahrzeugen erbracht.
- 72 Selbst wenn die Beklagte nicht nur Vermittlerin sondern als Unternehmerin im Sinne von § 2 Abs. 1 Satz 2 PBefG angesehen werden sollte und sie deshalb nicht nur Beförderung von Personen vermittelt, sondern die Beförderung als Unternehmerin selbst durchführt, liegt ein Wettbewerbsverhältnis vor. Denn auch zwischen Unternehmen, die auf verschiedenen Handelsstufen – hier: Vermittlung der Beförderung von Personen und Beförderung von Personen – tätig sind, ist ein konkretes Wettbewerbsverhältnis gegeben. Deshalb kann es an dieser Stelle offen bleiben, ob die Beklagte nur vermittelt oder selbst Unternehmerin ist.
- 73 Dieses Wettbewerbsverhältnis besteht auch bundesweit, selbst wenn die Beklagte UberPOP in der Vergangenheit nur in Düsseldorf, Hamburg, Berlin, Frankfurt und München angeboten haben sollte. Denn im Übrigen ist die Beklagte jedenfalls potentielle Mitbewerberin. Insoweit kommt es nicht darauf an, ob und inwieweit die Beklagte in anderen Städten schon Vorbereitungshandlungen vorgenommen hat. Denn das Geschäftsmodell der Beklagten ist offensichtlich darauf angelegt, UberPOP so schnell wie möglich in der gesamten Bundesrepublik Deutschland einzuführen.
- 74 Soweit die Beklagte im Schriftsatz vom 11.03.2015 erstmals bestritten hat, dass auch die Klägerin deutschlandweit tätig sei (Seite 6 in Bl. 424 d.A.), wird dieses verspätete Bestreiten nicht zugelassen, weil die Zulassung des Bestreitens den Rechtsstreit verzögern würde und die Beklagte ihr verspätetes Bestreiten auch nicht entschuldigt hat.
- 75 Das Bestreiten war verspätet, weil der Beklagten in der Terminverfügung vom 17.10.2014 eine Frist zur Klageerwiderung nach § 275 Abs. 1 Satz 1 ZPO gesetzt wurde und der Vortrag der Klägerin zu ihrer deutschlandweiten Tätigkeit bereits in der Klagebegründung enthalten war mit der Folge, dass die Beklagte diesen Vortrag zur deutschlandweiten Tätigkeit der Klägerin bereits in der Klageerwiderung hätte bestritten müssen.
- 76 Eine Zulassung des Bestreitens würde den Rechtsstreit auch verzögern, weil der von der Klägerin in der Klagebegründung genannte Zeuge, Marten Clüver, zu einem weiteren Termin geladen und in ihm vernommen werden müsste, so dass der ansonsten entscheidungsreife Prozess länger dauern würde.
- 77 Der Nichtzulassung steht auch nicht entgegen, dass es sich um einen frühen ersten Termin handelte. Denn die Terminlage hätte es zugelassen, den Zeugen Clüver zum Termin am 18.03.2015 zu laden und ihn zu vernehmen, wenn die Beklagte die deutschlandweite Tätigkeit der Klägerin bereits in der Klageerwiderung bestritten hätte. Der nächste Termin war erst auf 10.30 Uhr anberaumt worden. Die Terminlage hätte es somit zugelas-

sen, eine streitige Verhandlung einschließlich einer Beweisaufnahme durch Vernehmung des Zeugen ... durchzuführen.

- 78 Der Zeuge ... konnte auch nicht mehr zum Termin geladen werden, um eine Verzögerung zu vermeiden, weil der Schriftsatz der Beklagten so kurzfristig vor dem Termin eingereicht wurde, so dass eine Reaktion auf das in diesem Schriftsatz enthaltene Bestreiten nicht mehr möglich war. Der Vorsitzende hat den Schriftsatz erst am 13.03.2015 zur Kenntnis nehmen können.
- 79 Die entgeltliche Vermittlung der Beklagten ist auch nach §§ 3, 4 Nr. 11 UWG, 2 Abs. 1 Satz 1 PBefG unlauter, weil die Beförderung von Fahrgästen einen entgeltlichen Gelegenheitsverkehr im Sinne von § 46 PBefG darstellt und die fahrenden Nutzer über keine Personenbeförderungsgenehmigung verfügen.
- 80 Für die Annahme der Entgeltlichkeit genügt es, wenn mit der Beförderung Vorteile erstrebt werden, die mittelbar der Wirtschaftlichkeit des Befördernden dienen (Fielitz/Grätz, Kommentar zum PBefG § 1 R. 5). Deshalb reicht es aus, dass ein Dritter sich das Beförderungsentgelt versprechen lässt und der Befördernde daran beteiligt wird. Dies liegt hier vor.
- 81 Denn die mitfahrenden Nutzer verpflichteten sich ausweislich der Allgemeinen Geschäftsbedingungen der Beklagten, die Gegenstand der Registrierung der mitfahrenden Nutzer sind, die vom fahrenden Nutzer erbrachten Beförderungsdienstleistungen zu bezahlen. Darüber hinaus heißt es am Ende der AGB
- 82 „Jegliche geleisteten Zahlungen sind nicht erstattungsfähig.“
- 83 Dem gegenüber ist der Hinweis in der Abrechnungsmitteilung nach erbrachter Beförderungsleistung
- 84 „Die von ihm (Abrechnungshelfer) über Deine Kreditkarte abzubuchende Servicepauschale in der vorgeschlagenen Höhe von 5,00 Euro stellt eine freiwillige Leistung dar, mit der Du die angenehme Fahrt und den erbrachten Service honorierst. Solltest du mit der Servicepauschale nicht einverstanden sein, steht es Dir natürlich frei, diese entsprechend Deinen Wünschen anzupassen oder gänzlich von der Zahlung Abstand zu nehmen.“
- 85 nicht geeignet, die Entgeltlichkeit in Frage zu stellen.
- 86 Denn der Beförderungsvertrag, der die konkrete Beförderungsleistung beinhaltet, kommt bei Fahrtantritt zustande. Zu diesem Zeitpunkt wurde die Freiwilligkeit der Beförderungsleistung aber nicht in den Vertrag einbezogen, sondern lediglich auf die Bestandteile des Beförderungsentgeltes hingewiesen. Im Zeitpunkt des Vertragsschlusses hat der mitfahrende Nutzer noch keine Kenntnis von der Möglichkeit, das Beförderungsentgelt durch Ausübung eines Gestaltungsrechts bis auf 0,00 Euro zu mindern. Vielmehr ist die Beklagte berechtigt, die Kreditkarte der Kunden um das Entgelt für die entsprechend erbrachte Beförderungsleistung zu belasten.
- 87 Die nachträgliche Einräumung des Gestaltungsrechts, das Beförderungsentgelt auf 0,00 EUR zu reduzieren, lässt den grundsätzlichen Charakter der Entgeltlichkeit des Beförderungsvertrags nicht im Nachhinein wieder entfallen. Vielmehr hat das Gestaltungsrecht keine Auswirkungen auf die Entgeltlichkeit. Zumal die meisten mitfahrenden Nutzer die-

se Möglichkeit nicht wahrnehmen und deshalb von der Möglichkeit keinen Gebrauch machen werden.

- 88 Für die entgeltliche Personenbeförderung spricht auch, dass die Beklagte die zu zahlenden Entgeltbestandteile (Grundgebühr, Zeitgebühr und Entfernungspauschale) im Einzelnen den mitfahrenden Nutzer vor Fahrtantritt mitteilt ohne Hinweis darauf, dass es sich um eine freiwillige Leistung handelt. Deshalb wird ein mitfahrender Nutzer bei Fahrtantritt, dem für das Zustandekommen des Beförderungsvertrags maßgeblichen Zeitpunkt, davon ausgehen, dass sich die Gegenleistung für die Personenbeförderung aus drei Entgeltbestandteilen zusammensetzt und nach Beendigung der Fahrt über seine Kreditkarte, wie bei Registrierung vereinbart, abgebucht werde. Jedes andere Verständnis ist lebensfremd.
- 89 Außerdem verpflichtete sich der fahrende Nutzer bei Registrierung gegenüber der Beklagten ohne Einschränkungen zur Bezahlung des Beförderungsentgelts. Dem gegenüber betrifft das bei Fahrtende eingeräumte Gestaltungsrecht den Beförderungsvertrag zwischen Fahrer und mitfahrenden Nutzer und lässt schon deshalb die Zahlungsverpflichtung des mitfahrenden Nutzers gegenüber der Beklagten unberührt.
- 90 Im Übrigen handelt es sich bei der Möglichkeit, das Beförderungsentgelt im Nachhinein mindern zu können, offensichtlich um eine unzulässige Umgehung des PBefG, nämlich sich auf den Befreiungstatbestand der Unentgeltlichkeit im Sinne von § 1 Abs. 2 Satz 1 Nr. 1 PBefG berufen zu können.
- 91 Darüber hinaus widerspricht der Hinweis, dass der gezahlte Betrag wieder zurückgebucht werde, auch den Allgemeinen Geschäftsbedingungen der Beklagten insoweit, als es in ihnen heißt
- 92 „Jegliche geleisteten Zahlungen sind nicht erstattungsfähig“.
- 93 Auch dies belegt die Umgehungsabsicht der Beklagten.
- 94 Da die Beklagte nur 24,2 % (20 % Vermittlungspauschale und 4,2 % Steuern) des eingezogenen Entgelts einbehält und den Rest - 75,8 % - an den fahrenden Nutzer auskehrt, liegt jedenfalls ein mittelbarer Vorteil des fahrenden Nutzers vor und damit auch eine Entgeltlichkeit der Beförderung.
- 95 Denn das von den mitfahrenden Nutzern anlässlich der Testfahrten gezahlte Gesamtentgelt übersteigt auch die Betriebskosten der Testfahrten (§ 1 Abs. 2 Satz 1 Nr. 1 PBefG) um ein Mehrfaches.
- 96 Zu den Betriebskosten der Fahrt gehören nur die durch die Fahrt bedingten Kosten wie Treibstoff, Schmiermittel, Abnutzung der Reifen (Filitz/Grätz Kommentar zum Personenbeförderungsgesetz § 1 R. 8), Reinigung für den Innenraum und anteilige Wartungskosten (soweit Wartung wegen der Fahrten über UberPOP zeitlich früher fällig wird), nicht jedoch die übrigen Betriebskosten wie Steuern, Versicherungen, Reparaturen und Abschreibung.
- 97 Ausgehend von der Testfahrt am 24.07.2014 belief sich das Gesamtentgelt für eine Strecke von 2,52 km auf 5,00 Euro (Bl. 48 d.A.). Dem steht insbesondere der Benzinverbrauch für diese Strecke gegenüber. Diese Kosten schätzt die Kammer nach § 287 ZPO auf maximal 0,65 Euro (15 Liter auf 100 Kilometer bei einem Benzinpreis von 1,70 Euro

pro Liter). Selbst wenn zu diesem Betrag noch 7 ct für Schmiermittel, Reinigungskosten, Abnutzung der Reifen und anteilige Wartungskosten hinzu addiert und von dem Gesamtentgelt die Vermittlungspauschale und die Steuern abgezogen werden, stehen sich ein Gesamtentgelt von 3,79 Euro und Betriebskosten von 0,72 Euro gegenüber mit der Folge, dass das Gesamtentgelt die Betriebskosten um mehr als das Vierfache übersteigt. Selbst bei großzügiger Betrachtung – unter Berücksichtigung des Umweltschutzes – ist deshalb von einer Entgeltlichkeit der Beförderung auszugehen.

- 98 Die Kammer geht darüber hinaus davon aus, dass die Beklagte nicht nur Vermittlerin und Anstifterin der Testfahrten, Gelegenheitsverkehr, war, sondern Unternehmerin im Sinne von § 1 Abs. 2 Satz 2 PBefG und damit Täterin.
- 99 Dies ergibt sich aus dem Geschäftsmodell der Beklagten, das in seiner Gesamtheit darauf angelegt ist, den Gelegenheitsverkehr innerhalb der Bundesrepublik Deutschland mit Hilfe ihrer technischen Applikation UberPOP und den von ihr akquirierten Fahrern selbst zu betreiben.
- 100 So schließt die Beklagte selbst Verträge mit den mitfahrenden Nutzern ihrer App als Nachfragern von Beförderungsleistungen. Sie setzt die Fahrpreise, Entgeltbestandteile, vor Fahrtbeginn fest. Die mitfahrenden Nutzer verpflichten sich bei Registrierung zur Zahlung des Beförderungsentgelts gegenüber der Beklagten, nicht gegenüber dem Fahrer. Die Beklagte erteilt den mitfahrenden Nutzern Rechnung, zieht das Entgelt ein und führt es nach Abzug der Vermittlungspauschale und Steuern an den Fahrer ab.
- 101 Ausschließlich die Beklagte bewirbt ihr Geschäftsmodell, akquiriert die Fahrer über das Internet und ist mit R... O... B.V., über die sich die Fahrer registrieren müssen, geschäftlich verbunden. Die Beklagte steuert den Einsatz der Fahrer mit Hilfe von deren Smartphones.
- 102 Die Beklagte ist zwar nicht Halterin der Fahrzeuge und zahlt auch keine Steuern und Sozialbeiträge für die Fahrer. Gleichwohl steuert und verantwortet sie die Beförderung der Nutzer der App von deren Werbung über den Einsatz der Fahrer bis zur Bezahlung der Fahrt und Entlohnung der Fahrer.
- 103 Die durch die Verletzungshandlungen, Testfahrten, begründete bundesweite -weil beide Parteien nach den vorstehenden Ausführungen zum Zeitpunkt der Verletzungshandlungen im Juli und August 2014 bundesweit tätig waren- Wiederholungsgefahr ist nicht durch die Unterlassungsverfügungen der Städte Düsseldorf, Hamburg und Berlin, auch nicht bezogen auf diese Städte, entfallen. Die Wiederholungsgefahr wird grundsätzlich nicht schon durch die Veränderung der tatsächlichen Umstände oder der Rechtslage selbst beseitigt. Vielmehr bedarf es hierzu grundsätzlich einer strafbewehrten Unterlassungserklärung.
- 104 Ausnahmsweise genügt die Veränderung der tatsächlichen Umstände oder der Rechtslage, wenn noch hinzukommt, dass der Unterlassungsschuldner sich auf den Wegfall der Wiederholungsgefahr beruft und klar zu erkennen gibt, dass er im Hinblick auf die geänderten tatsächlichen oder rechtlichen Verhältnisse die Verletzungshandlung (selbstverständlich) nicht erneut begehen wird (OLG Frankfurt Urteil vom 04.12.2014, 6 U 30/14). An Letzterem fehlt es vorliegend.
- 105 Denn die Beklagte hat klar zu erkennen gegeben, dass sie ihr Geschäftsmodell fortsetzen wird, insbesondere gegen die Untersagungsverfügungen der drei Städte gerichtlich

- vorgehen wird. Allein die Erklärung, sich an die Unterlassungsverfügungen der Städte Hamburg, Berlin und Düsseldorf halten zu wollen, so lange diese nicht aufgehoben sind, reicht deshalb für den Wegfall der Wiederholungsgefahr nicht aus. Zumal die Beklagte ihre Werbung für ihr Geschäftsmodell bundesweit fortsetzt (Anlage K 27 in Bl. 312 d.A.).
- 106 Eine sofort vollziehbare, aber nicht bestandskräftige Untersagungsverfügung steht auch nicht einem rechtskräftigem Unterlassungstitel gleich, der die Wiederholungsgefahr für alle Beteiligten (erga omnes) entfallen lässt (Bornkamm, in: Köhler/Bornkamm UWG 32. Auflage § 8 R. 1.46).
- 107 Vielmehr bezieht sich die durch die in Frankfurt begangenen Wettbewerbsverstöße begründet Wiederholungsgefahr nach wie vor auf das Gesamtgebiet der Bundesrepublik Deutschland. Denn die Beklagte beabsichtigte im Juli/August 2014, ihr Geschäftsmodell auf die gesamte Bundesrepublik Deutschland auszudehnen. Dies reicht nach den vorstehenden Ausführungen sowohl für die Annahme eines bundesweiten Mitbewerberverhältnisses als auch für die Annahme einer bundesweiten Wiederholungsgefahr aus, weil die Beklagte ihre Absicht, bundesweit ihr Geschäftsmodell in Deutschland einzuführen, nach wie vor nicht aufgegeben hat.
- 108 Das Verbot, keinen Gelegenheitsverkehr ohne Genehmigung zu betreiben, stellt auch keinen Verstoß gegen die Berufsfreiheit (Artikel 12 Abs. 1 GG) dar.
- 109 Zwar liegt ein Eingriff in die Berufsfreiheit vor, dieser ist aber selbst dann gerechtfertigt, wenn das Geschäftsmodell der Beklagten nicht nach § 13 Abs. 1 PBefG genehmigungsfähig sein sollte und deshalb davon ausgegangen wird, dass ein Eingriff in die Berufswahl-freiheit vorliegt. Ein solcher Eingriff kann durch überragende Interessen der Allgemeinheit gerechtfertigt werden. Insoweit ist nach den vorstehenden Ausführungen davon aus-zugehen, dass die Beklagte Unternehmerin des nicht genehmigten Gelegenheitsverkehrs ist und nicht nur Vermittlerin.
- 110 Die Nichtgenehmigungsfähigkeit des Geschäftsmodells der Beklagten ist jedenfalls dann nicht verfassungsrechtlich zu beanstanden, wenn wie vorliegend, der Unternehmer – hier die Beklagte – für die gewerbliche Nutzung nicht versicherte Fahrzeuge einsetzt und das Entrichten von Umsatzsteuer in Deutschland und Sozialabgaben für die Fahrer in dem Geschäftsmodell nicht vorgesehen sind. Zum einen kann die Allgemeinheit ohne die ver-lässliche Zahlung von Steuern und Sozialabgaben nicht funktionsfähig bleiben. Daher ge-hört die Pflicht, beide abzuführen, zu den zulässigen Einschränkungen der Berufswahl-freiheit.
- 111 Zum anderen gehört es zu den überragenden öffentlichen Interessen der Allgemeinheit, dass die mit den Personenbeförderungen im Gelegenheitsverkehr verbundenen Gefah-ren hinreichend versichert sind. Dies ist dem Pflichtversicherungsgesetz unschwer zu entnehmen. Andernfalls würden zumindest die Kosten von Personenschäden den Sozial-versicherungssystemen zur Last fallen, denen Beiträge zuzuführen nach dem Geschäfts-modell der Beklagte nicht vorgesehen ist.
- 112 Außerdem gilt die Haftpflichtversicherung für Privatfahrzeuge grundsätzlich nicht für Un-fälle im Rahmen des Gelegenheitsverkehrs zur Personenbeförderung, weil das versicher-te Fahrzeug zu einem anderen als dem versicherten Zweck verwendet wurde. Vielmehr muss der Versicherungsschutz ausdrücklich auf den Gelegenheitsverkehr zur Personen-beförderung ausgedehnt werden. Anderenfalls ist das Fahrzeug insoweit nicht versichert.

- 113 Die Beklagte kann sich auch nicht darauf berufen, dass die R... O... B.V. eine Zusatzversicherung anbiete. Denn die Beklagte als Betreiberin des Geschäftsmodells muss dafür sorgen, dass eine Versicherung abgeschlossen wird, die Schäden, insbesondere Personenschäden, im Fall eines Unfalls in ausreichendem Umfang deckt.
- 114 Schließlich soll die Genehmigungspflicht einen hohen Sicherheitsstandard für die zu befördernden Fahrgäste gewährleisten. So müssen Fahrzeuge, die zur Personenbeförderung zugelassen sind, öfter als normale Fahrzeuge einer technischen Untersuchung beim TÜV unterzogen werden. Darüber hinaus besteht die Pflicht zu einer Versicherung zu Gunsten der Fahrgäste im Falle eines Unfalls. Ferner müssen die Fahrer auch auf ihre Zuverlässigkeit und persönliche Eignung untersucht werden. Auch diese Sicherheitsstandards unterläuft die Beklagte mit ihrem Geschäftsmodell.
- 115 Ein Verstoß gegen Artikel 56 AEUV (Dienstleistungsfreiheit) liegt ebenfalls nicht vor. Denn nach Artikel 58 Abs. 1 AEUV gelten für den freien Dienstleistungsverkehr auf dem Gebiet des Verkehrs die Bestimmungen des Titels über den Verkehr (Artikel 90-100 AEUV). Ein Verstoß gegen diese Vorschriften ist nicht ersichtlich.
- 116 Ebenso wenig ist ein Verstoß gegen Artikel 49 AEUV (Niederlassungsfreiheit) gegeben, weil ein Eingriff in die Niederlassungsfreiheit gerechtfertigt ist.
- 117 Die Mitgliedsstaaten sind zwar verpflichtet, die Niederlassungsfreiheit zu fördern. Dies umfasst auch die Beseitigung von Hindernissen, die sich aus den zwischen den Mitgliedsstaaten bestehenden Unterschieden in den für alle gleichermaßen anwendbaren nationalen Vorschriften für die Berufszulassung und die Berufsausübung ergeben (Beschränkungsverbot).
- 118 Eine Beschränkung ist nur aus zwingenden Gründen des Allgemeinwohls zulässig. Nationale Vorschriften, die die Ausübung der in den AEUV garantierten Grundfreiheiten hindern oder weniger attraktiv machen, müssen folgende Voraussetzungen -die vorliegend gegeben sind- erfüllen, um gerechtfertigt zu werden:
- 119 1.
- Die Anwendung des § 2 PBefG erfolgt in nicht diskriminierender Weise, da die Regelung für alle Akteure am Markt in gleicher Weise gilt und sich auch nicht gezielt gegen Wettbewerber aus anderen Mitgliedsstaaten richtet.
- 120 2.
- Die Beschränkung der Niederlassungsfreiheit durch § 2 PBefG ist durch zwingende Gründe des Allgemeinwohls gerechtfertigt.
- 121 Die Funktionsfähigkeit der sozialen Sicherungssysteme und eines gerechten Steueraufkommens sind existentiell für das Allgemeinwohl. Insoweit kann auf die vorstehenden Ausführungen zur Rechtfertigung des Eingriffs in die Berufsfreiheit verwiesen werden.
- 122 Ebenso stellen der Schutz und die Sicherheit der zu befördernden Fahrgäste einen rechtfertigenden Grund dar. Insbesondere der Einsatz von nicht versicherten Fahrzeugen rechtfertigt eine Anwendung des § 2 PBefG.

123 3.

Die Genehmigungspflicht ist auch geeignet und erforderlich, um die vorstehend aufgezählten Gemeinwohlinteressen zu verfolgen und durchzusetzen

124 Nichts anderes würde im Übrigen gelten, wenn ein Eingriff in die Dienstleistungsfreiheit angenommen werden sollte.

125 Eine Aussetzung des Rechtsstreits nach § 148 ZPO kommt schon deshalb nicht in Betracht, weil die Klage nach den vorstehenden Ausführungen offensichtlich begründet ist.

126 Die Kammer hält auch im Hinblick auf die vorstehenden Ausführungen die Einholung einer Vorabentscheidung zu der von der Beklagten im Schriftsatz vom 4.3.2015 gestellten Frage nach Artikel 267 AEUV für nicht erforderlich.

127 Die Kostenentscheidung folgt aus § 91 ZPO.

128 Die Entscheidung über die vorläufige Vollstreckbarkeit erging nach § 709 ZPO.