

GEWERBLICHER RECHTSSCHUTZ

Wettbewerbsrecht im Taxigewerbe

von Akos Molnar, LL.M.

Rechtsanwalt

FA für gewerblichen Rechtsschutz

LIEB.Rechtsanwälte, Erlangen

Stand: November 2016

Inhalt

I. Einleitung	4
II. Wettbewerbsrechtliche Rahmenbedingungen	4
III. Betrieb des Taxiunternehmens	5
1. Genehmigung	5
2. Betriebssitz, Betriebssitzgemeinde	5
3. Bereithalten	6
4. Bestellung	7
5. Beförderungspflicht.	8
6. Tarifpflicht	9
7. Betriebspflicht	9
IV. Werbung	10
1. Beschränkungen für Taxiunternehmen / Taxifahrzeuge	10
2. Abgrenzung Taxi / Mietwagen	11
V. Taxizentralen	12
VI. Applikationen („Apps“)	13

GEWERBLICHER RECHTSSCHUTZ

Wettbewerbsrecht im Taxigewerbe

I. Einleitung

Dem Taxigewerbe kommt als Teil des öffentlichen Personennahverkehrs eine Sonderstellung zu. Diese Sonderstellung beinhaltet einerseits Pflichten, insbesondere die Beförderungspflicht und die Tarifpflicht, welche in die Vertragsfreiheit eingreifen und wodurch es sich zum Beispiel vom Mietwagengewerbe abhebt. Auch bestehen gesetzliche Anforderungen an den Betrieb, den Taxiunternehmer und den Taxifahrer insbesondere zum Schutz von Fahrgästen. Andererseits besteht für das Taxigewerbe ein Wettbewerbsschutz, da für den Betrieb eines Taxiunternehmens eine behördliche Genehmigung („Taxikonzession“) erforderlich ist, die nur unter bestimmten Bedingungen, insbesondere unter Berücksichtigung der Auftragslage, Taxidichte sowie Ertrags- und Kostenlage, erteilt werden darf. Diese Sonderstellung führt auch zu wettbewerbsrechtlichen Besonderheiten. Dieses Skript bietet einen Überblick über die für das Taxigewerbe häufigsten Problembereiche im Wettbewerbsrecht.

II. Wettbewerbsrechtliche Rahmenbedingungen

Wettbewerbsverstöße können kostenpflichtige Abmahnungen, Unterlassungspflichten und im Wiederholungsfall Vertragsstrafen nach sich ziehen. Ein Wettbewerbsverstoß im Sinne des Gesetzes gegen den unlauteren Wettbewerb (UWG) kann durch unlauteres Verhalten, etwa irreführende Werbung oder täuschende Angaben, begangen werden. Des Weiteren kann ein Wettbewerbsverstoß bei Verletzung solcher Vorschriften vorliegen, die das Marktverhalten regeln sollen, beispielsweise, dass ein Taxiunternehmen einer behördlichen Genehmigung bedarf.

Für das Taxigewerbe ist § 47 des Personenbeförderungsgesetzes (PBefG) die maßgebliche Marktverhaltensregel (etwa im Hinblick auf Bereithalten und Bestellung eines Taxis). Weitere Vorschriften des PBefG sind für das Taxigewerbe ebenfalls wettbewerbsrechtlich relevant, etwa § 2 (Genehmigungspflicht), § 21 (Beförderungspflicht) und §§ 51, 39 des PBefG (Tarifpflicht, in Verbindung mit der jeweiligen Taxitarifordnung). Neben der Taxitarifordnung können auch die Taxiordnung und weitere Vorschriften, etwa 48 FeV (Fahrerlaubnis zur Fahrgastbeförderung) und BOKraft, wettbewerbsrechtlich relevante Regelungen enthalten. Darüber hinaus sind vor allem für Taxizentralen die Regelungen des Gesetzes gegen Wettbewerbsbeschränkungen (GWB) wettbewerbsrechtlich relevant.

III. Betrieb des Taxiunternehmens

Der Taxiunternehmer hat eine Vielzahl von Regelungen zu beachten, die das Marktverhalten der Taxiunternehmen regeln.

1. Genehmigung

Nach § 2 PBefG bedarf es für den Betrieb eines Taxiunternehmens einer behördlichen Genehmigung („Konzession“), wodurch u.a. auch die Lauterkeit des Wettbewerbs im Interesse der zu transportierenden Verbraucher geschützt werden soll.

Die Voraussetzungen für die Taxigenehmigung sind in § 13 PBefG bestimmt. Erforderlich ist insbesondere die Sicherheit und Leistungsfähigkeit des Betriebs sowie die Zuverlässigkeit und fachliche Eignung des Unternehmers (bzw. der Geschäftsleitung). Die Genehmigung ist zu versagen, wenn ihre Erteilung die Funktionsfähigkeit des örtlichen Taxengewerbes bedrohen würde, wobei u.a. die Nachfrage, Taxidichte und Ertragsentwicklung zu berücksichtigen sind. Die Genehmigung wird für bestimmte Fahrzeuge erteilt; die in der Genehmigungsurkunde genannten Fahrzeuge dürfen nur am Betriebssitz, der gemäß § 17 PBefG ebenfalls in die Genehmigungsurkunde aufzunehmen ist, bereitgehalten werden.

Der Antragsteller muss richtige Angaben machen, andernfalls hat die Genehmigungsbehörde die Genehmigung nach § 25 PBefG zu widerrufen. Werden bereits im Antrag falsche Angaben etwa zum Betriebssitz gemacht, ist die Genehmigung wegen objektiv unwahrer Angaben zurückzunehmen; bei späterer Verlagerung des Betriebssitzes in eine andere Gemeinde erlischt die Genehmigung automatisch gemäß § 26 Nr. 2 PBefG.

Ein Verstoß gegen das Genehmigungserfordernis des § 13 PBefG ist eine abmahnfähige Wettbewerbsrechtsverletzung. Dementsprechend haben mehrere Gerichte dem Unternehmen UBER als Betreiber der App UBER Pop die entgeltliche Personenbeförderung ohne Genehmigung verboten.

Die aus der Genehmigung erwachsenden Rechte und Pflichten dürfen nur übertragen werden, wenn gleichzeitig das ganze Unternehmen oder wesentliche selbständige und abgrenzbare Teile des Unternehmens übertragen werden. Das Vermieten von Taxis an Selbstfahrer ist im Interesse eines möglichst verkehrssicheren Zustandes der Fahrzeuge und damit im Interesse der Sicherheit der Fahrgäste verboten.

2. Betriebssitz, Betriebssitzgemeinde

Der § 47 Absatz 2 PBefG beinhaltet die Obliegenheit des Taxiunternehmers, einen Betriebssitz zu unterhalten. Jedes Taxifahrzeug ist einem bestimmten Betriebssitz zugeordnet und es gilt der Grundsatz, dass Taxis nur in der Betriebssitzgemeinde, der sie gemäß der behördlichen Genehmigung zugeordnet sind, bereitgehalten werden dürfen.

Der Betriebssitz liegt dort, von wo aus der Geschäftsbetrieb tatsächlich betrieben, insbesondere kaufmännisch und technisch maßgeblich abgewickelt wird. Dies bedeutet nicht, dass unbedingt jede einzelne geschäftsführende Tätigkeit oder ergänzende Bürotätigkeit (Buchhaltung) am Betriebssitz erfolgen muss.

Welcher Ort als Betriebssitz anzusehen ist, richtet sich insbesondere danach, von wo aus folgende Tätigkeiten des Taxiunternehmens maßgeblich abgewickelt werden:

- Entgegennahme und Weiterleitung der Beförderungsaufträge an die Fahrer
- Fahrzeugdisposition
- Aufbewahrung der Unterlagen über die Fahrzeugdisposition und den Fahrereinsatz
- Aufbewahrung von Buchführungs- und Personalverwaltungsunterlagen
- Ort, von dem die Beförderungsfahrten regelmäßig ihren Ausgang nehmen und wohin sie zurückführen

Mehrere Betriebssitze eines Unternehmers sind grundsätzlich zulässig, die Voraussetzungen müssen dann aber für jeden Betriebssitz erfüllt sein. Es verstößt aber gegen Wettbewerbsrecht, wenn ein Taxiunternehmer für Fahraufträge, die unter der Telefonnummer eines seiner Betriebssitze eingegangen sind, ohne ausdrücklichen Auftrag des Kunden Taxis einsetzt, die er an einem weiteren Betriebssitz in einer anderen Gemeinde bereithält.

Unter Umständen kann der Betriebssitz auch eine vom Unternehmer allein oder zusammen mit anderen betriebene Taxizentrale sein. Der Anschluss an die Taxizentrale allein genügt aber nicht, vielmehr müssen auch weitere maßgebliche Tätigkeiten eines Taxiunternehmens überwiegend über sie abgewickelt werden.

Sofern sich der Betriebssitz schon bei Konzessionserteilung außerhalb des Zuständigkeitsbezirks der Genehmigungsbehörde befunden hat, ist eine Rücknahme der Konzession angezeigt; bei einer Verlagerung des Betriebssitzes erlischt die Konzession.

3. Bereithalten

„Bereithalten“ bedeutet das Aufstellen eines fahrbereiten Taxis mit der ausgedrückten Bereitschaft des in der Nähe verbleibenden Fahrers, etwa das physische Vorhalten eines Taxis am Betriebsitz des Unternehmers, das Aufstellen an behördlich zugelassenen Stellen oder die Leerfahrt mit beleuchtetem Taxi-Zeichen. Bereithalten ist darüber hinaus auch jedes andere Verhalten des Taxifahrers oder -unternehmers, das die Bereitschaft zur Aufnahme eines Fahrgastes zu einer sofortigen Fahrt zu einem beliebigen, vom Fahrgast zu bestimmenden Ziel tatsächlich zum Ausdruck bringt.

Diese Bereitschaft zur sofortigen Ausführung von Fahraufträgen muss gegenüber der Allgemeinheit bestehen, also im Hinblick auf Aufträge beliebiger, dem Taxifahrer noch unbekannter Besteller. Deswegen ist das geparkte Taxi eines Taxifahrers, der gerade eine Ruhepause einlegt, ebenso wenig „bereitgestellt“ wie dasjenige eines Fahrers, der auf einen bestimmten Auftraggeber wartet, der ihm bereits einen Fahrauftrag erteilt hat (denn ihm fehlt dann der Wille, Fahraufträge Dritter anzunehmen).

Es genügt also nicht, wenn für Passanten lediglich der Eindruck entsteht, ein Taxi sei zur Benutzung frei, vielmehr müssen weitere Anzeichen für ein „Bereithalten“ bestehen. Wenn sich indes ein Taxiunternehmer bewusst und planmäßig darüber hinwegsetzt, dass er Taxis nur auf den gekennzeichneten Standflächen bereitstellen darf und dieses Gebot wiederholt missachtet, handelt er wettbewerbswidrig: So könnte beispielsweise das mehrfache langsame Befahren von Straßenbereichen, in denen ein erhöhtes Fahrgastaufkommen erwartet wird, als unerlaubte Bereithaltung an nicht zugelassenen Stellen bewertet werden. Auch wenn der äußere Eindruck des Bereithaltens des Taxis bewusst erweckt wird, etwa durch wiederholtes Abstellen am Bahnhofskiosk einer Verwandten, an dem die Aufschrift „Taxibestellung am Kiosk“ angebracht ist, kann ein Wettbewerbsverstoß vorliegen.

Ein Taxiunternehmer darf außerhalb der Gemeinde seines Betriebsitzes keine Taxis bereithalten, also auch dann nicht auf neue Fahrgäste außerhalb der Betriebsitzgemeinde warten, wenn er zuvor eine Fahrt etwa zu einem entlegenen Ziel durchgeführt hat. Sofern der hingefahrene Fahrgast ihn nicht bittet, solange zu warten bis er wieder zum Taxi zurückkehrt, ist die Leerfahrt zurück also gesetzlich einprogrammiert.

Für die Ausführung eines Beförderungsauftrags dürfen nur die Taxis eingesetzt werden, die in zulässiger Weise in der Gemeinde des Betriebsitzes bereitgehalten werden. Das Bereithalten ist in der Regel nur an gekennzeichneten Taxistandplätzen erlaubt, was meist in der jeweiligen Taxiordnung der Gemeinde geregelt ist. Das Bereithalten des Taxis außerhalb der Betriebsitzgemeinde und an nicht zugelassenen Stellen ist grundsätzlich ein abmahnfähiger Verstoß gegen das Wettbewerbsrecht.

Die Befugnis zur Bereithaltung von Taxis ist nur dann nicht auf die Betriebssitzgemeinde begrenzt, wenn eine Ausnahmegenehmigung beispielsweise für eine Großveranstaltung außerhalb der Betriebssitzgemeinde oder eine generelle Ausnahme etwa für einen Flughafen besteht.

4. Bestellung

Nach § 47 Absatz 2 PBefG dürfen Fahrten (nur) auf vorherige Bestellung auch von anderen Gemeinden aus durchgeführt werden. Nimmt ein Taxiunternehmer außerhalb seiner Betriebssitzgemeinde Fahrgäste zur Personenbeförderung ohne vorherige konkrete Bestellung auf, so liegt ein abmahnfähiger Verstoß gegen das Wettbewerbsrecht vor. Insbesondere ist das gezielte Anfahren von Örtlichkeiten außerhalb der Betriebssitzgemeinde, um dort nach „zufälligen“ Fahrgästen zu suchen, unzulässig. Doch auch eine auswärtige Bestellung begründet keineswegs ein Bereithaltungsrecht außerhalb der Betriebssitzgemeinde.

Die telefonische Bestellung muss nicht unbedingt am Betriebssitz eingehen und es gibt keine gesetzliche Regelung, wonach telefonische Aufträge nicht unter einer Mobiltelefonnummer entgegengenommen werden dürfen. Es ist im Taxiverkehr (im Gegensatz etwa zum Mietwagenverkehr) vielmehr grundsätzlich zulässig, Aufträge, die außerhalb des Betriebssitzes eingegangen sind, durchzuführen. Sofern die Bestellung eines Taxis aber unter einer Festnetznummer erfolgt, darf der Besteller davon ausgehen, dass die Annahme des Auftrags am Betriebssitz erfolgt. Für die Ausführung einer solchen Bestellung am Betriebssitz dürfen wiederum nur die Taxen eingesetzt werden, die in zulässiger Weise in der Gemeinde dieses Betriebssitzes bereitgehalten werden.

Doch selbst wenn die Bestellung nicht am Betriebssitz selbst eingehen muss, muss sich jedenfalls das Taxi, mit dem die Bestellung bedient wird, zum Zeitpunkt der Bestellung in der Betriebssitzgemeinde befinden (also nicht außerhalb der Betriebssitzgemeinde etwa auf der Rückfahrt aus einer anderen Gemeinde). Dies folgt aus dem aus § 47 PBefG zu entnehmenden Verbot, Bestellungen mit Taxis auszuführen, die in einer anderen Gemeinde bereitgehalten werden (s.o., die Leerfahrt zurück zum Betriebssitz ist gesetzlich einprogrammiert). Ein Taxiunternehmer verstößt demnach gegen das Verbot des Bereithaltens außerhalb des Betriebssitzes, wenn sich das Taxi bei Erteilung des Auftrages außerhalb der Betriebssitzgemeinde befunden hat. Es wäre eine unzulässige Umgehung der Genehmigungspflicht, wenn ein Taxiunternehmer die für das Gemeindegebiet konzessionierten Taxis dort an Taxistandplätzen weiter bereithalten

könnte, während seine auswärtigen Taxis die bestellten Fahrten im Gemeindegebiet ausführen.

Wie die unternehmensinterne Weitergabe einer Bestellung an ein Taxi, das zu einem Betriebssitz in einer anderen Gemeinde gehört, ist auch die Weitergabe eines am Betriebssitz erteilten Fahrauftrages an ein Unternehmen in einer anderen Gemeinde jedenfalls dann unzulässig, wenn diese Weitergabe nicht nach Aufklärung und auf Wunsch des Kunden geschieht. Ebenso wenig darf ein Taxiunternehmer statt des bestellten Taxis stillschweigend einen Mietwagen schicken.

Die Bestellung eines Taxis kann vom späteren Fahrgast selbst erfolgen oder durch Dritte, sofern die Bestellung hinreichend konkretisiert ist. Das pauschale Herbeirufen von Taxis an einen Veranstaltungsort etwa durch ein Hotel oder durch einen Veranstalter ohne bereits konkret absehbaren Fahrauftrag ist keine Bestellung, da die Taxis ihre konkreten Fahraufträge erst von den Veranstaltungsgästen erhalten, also die Taxis bis zum konkreten Fahrauftrag am Veranstaltungsort bereitgehalten werden.

5. Beförderungspflicht

Nach § 22 PBefG ist der Taxiunternehmer zur Beförderung von Fahrgästen grundsätzlich verpflichtet und darf sich seinen Vertragspartner insoweit also nicht selbst aussuchen. Innerhalb des Pflichtfahrgebietes muss der Taxiunternehmer dementsprechend dafür Sorge tragen, dass ein Taxibesteller abgeholt und befördert wird. Ein Taxifahrer darf bei bestehender Betriebspflicht die Beförderung nur in besonderen Fällen ablehnen, etwa, wenn ein Fahrgast sich bei der telefonischen Bestellung weigert, seine Rückrufnummer anzugeben. Er darf die Beförderung eines Hundes ablehnen, soweit der Hund nicht sicher untergebracht und beaufsichtigt werden kann oder auch, wenn eine Allergie des Fahrers die Gefahr begründet, dass er sein Fahrzeug wegen Anwesenheit des Hundes nicht sicher führen kann.

Ein Taxifahrer muss Fahrten im Pflichtfahrbereich grundsätzlich ausführen können: Wer spätere Termine einzuhalten hat, muss ggf. die Bereithaltung ausreichende Zeit vor dem einzuhaltenden Termin beenden, wenn er aus Zeitgründen nicht mehr das gesamte Pflichtfahrgebiet befahren kann. Wenn ein Taxifahrer sich nur deshalb weigert, einen Fahrgast zu befördern, weil sich für ihn die Fahrt (trotz Einhaltung des Pflichtfahrbereichs) nicht als lukrativ darstellt, da das Fahrtziel in der Nähe liegt, stellt dies eine vorsätzliche Verletzung der Beförderungspflicht dar. Der Taxifahrer darf sich auch nicht ohne weiteres auf übermäßiges Gepäck berufen sondern muss ggf. weitere Beladungsversuche unternehmen.

Eine Verletzung der Beförderungspflicht ist ein abmahnfähiger Verstoß gegen Wettbewerbsrecht und kann zusätzlich Schadenersatzansprüche für den Besteller begründen.

6. Tarifpflicht

Die §§ 39, 51 PBefG bestimmen insbesondere, dass die in der jeweiligen Taxiordnung festgesetzten Beförderungsentgelte nicht unter- oder überschritten werden dürfen. Diese Tarifpflicht soll einerseits die wirtschaftliche Sicherheit des Taxigewerbes und andererseits die Entgelttransparenz für Taxinutzer gewährleisten. Freie Preisvereinbarungen im Pflichtfahrgebiet sind unzulässig, Sondertarife etwa für Krankenkassen im Hinblick auf Krankenfahrten sind nur unter besonderen Bedingungen möglich.

Ein Verstoß gegen die Tarifpflicht ist ein grundsätzlich abmahnfähiger Verstoß gegen das Wettbewerbsrecht sowie eine Ordnungswidrigkeit. Schwerwiegende oder mehrfache Verstöße gegen die Tarifpflicht können Zweifel an der Zuverlässigkeit des Taxiunternehmers begründen und zum Widerruf der Genehmigung nach § 25 PBefG führen. Bei (lediglich) Vermittlung von Taxifahrten, etwa mittels der Vermittlungs-App myTaxi, soll der Vermittler selbst jedoch nicht an die Tarifpflicht gebunden sein.

7. Betriebspflicht

Nach § 21 PBefG ist der Taxiunternehmer verpflichtet, den ihm genehmigten Betrieb aufzunehmen und aufrechtzuerhalten. Ziel der Betriebspflicht ist es, den regelmäßigen Betrieb sicherzustellen, damit den Verkehrsnutzern die genehmigten (Taxi-)Verkehrsleistungen auch tatsächlich zur Verfügung stehen. In begründeten Fällen kann die Aufsichtsbehörde den Taxiunternehmer von der Betriebspflicht teilweise oder vorübergehend entbinden.

Die gesetzliche Betriebspflicht fordert beim Verkehr mit Taxis allerdings keine konkreten Mindestbeförderungsleistungen oder Mindestumsätze. Auch eine Pflicht des Taxiunternehmers, sich einer Funkzentrale anzuschließen, kann weder aus der Betriebs- noch aus der Beförderungspflicht abgeleitet werden; auch ist eine jederzeitige Erreichbarkeit und Benutzbarkeit von Taxis nicht Gegenstand der Betriebspflicht.

Vielmehr kann den näheren Umfang der Betriebspflicht eine Taxiordnung regeln, ebenso die Ordnung auf Taxiständen sowie Einzelheiten des Dienstbetriebes. So ist beispielsweise die Bestimmung in einer Taxiordnung, dass Taxis zur Erfüllung der Be-

triebspflicht zumindest jeden zweiten Tag für die Dauer einer Schicht von wenigstens acht Stunden bereitgehalten werden müssen, zulässig.

IV. Werbung

Taxiunternehmen unterliegen besonderen Vorgaben, was Gestaltung von Taxifahrzeugen und Werbung auf Taxifahrzeugen angeht. Im Verhältnis von Taxiunternehmen untereinander ergeben sich Einschränkungen für Werbemaßnahmen aus dem Irreführungsverbot im Allgemeinen und unter Berücksichtigung von Betriebsitz und Pflichtfahrgebiet im Besonderen. Im Verhältnis zu Mietwagenunternehmen können sich Taxiunternehmen auf § 49 PBefG berufen, wonach u.a. Werbung für Mietwagenverkehr nicht geeignet sein darf, zur Verwechslung mit dem Taxiverkehr zu führen.

1. Beschränkungen für Taxiunternehmen / Taxifahrzeuge

Regelungen zur Gestaltung von Taxifahrzeugen oder Werbung an Taxifahrzeugen finden sich insbesondere in der Verordnung über den Betrieb von Kraftfahrunternehmen im Personenverkehr (BOKraft) und häufig in behördlichen Allgemeinverfügungen. So schreibt § 26 BOKraft für Taxifahrzeuge „hell-elfenbein“ als Taxifarbe sowie ein näher bestimmtes Taxischild vor und verbietet nach außen wirkende Werbung an Taxis (und Mietwagen) über die seitlichen Seitentüren hinaus sowie generell politische und religiöse Werbung an Taxis. Das Verwaltungsgericht Berlin hat beispielsweise das Anbringen eines Aufklebers an Taxis mit der Aufschrift „Nazis ins Museum“ als rechtswidrig angesehen. Nach höchstgerichtlichen Entscheidungen ist es dabei keine unzulässige Ungleichbehandlung, dass politische sowie religiöse Werbung nur an Taxis – aber nicht an Mietwagen – verboten ist. Hingegen wurde das Verbot von Eigenwerbung an Taxifahrzeugen 2005 für verfassungswidrig erklärt.

Im Hinblick auf die in § 26 BOKraft bestimmten Beschränkungen von Taxiwerbung können die zuständigen Behörden Ausnahmen zulassen, etwa das Anbringen eines Dach- oder Heckwerbeträgers und Anbringen von Werbung direkt auf dem Heck einschließlich der Stoßstange, auf den gesamten Seitenflächen einschließlich Scheiben, auf der Motorhaube und den Radkappen sowie Kopfstützen. Im Hinblick auf die Taxifarbe „hell-elfenbein“ sehen Ausnahmenregelungen in einigen Bezirken vor, dass andere Farben für Taxifahrzeuge ebenfalls zulässig sind. Eine Lockerung der Beschränkungen von Taxiwerbung könnte einerseits eine gewisse Abgrenzung von Taxi-

unternehmen untereinander etwa durch eine besondere Taxiaufmachung oder auch Totalbranding für Werbezwecke ermöglichen, andererseits aber die Vorteile, die eine einheitliche Aufmachung bietet (z.B. Wiedererkennungseffekt für Taxis, leichtere Erkennbarkeit von „falschen“ Taxis), verwässern.

Neben behördlichen Regelungen kann auch eine Taxigenossenschaft ihren Mitgliedern Einschränkungen von Werbemöglichkeiten auf Taxis – zum Beispiel Verbot von Dachwerbeträger, Werbung über die Fläche der Außentüren hinaus – auferlegen und gegen diese Auflagen verstoßende Mitglieder sanktionieren. Wenn sich solche Auflagen aber als unzulässig oder gar wettbewerbsbeschränkend herausstellen, dann kann die Taxigenossenschaft schadenersatzpflichtig werden.

Für die Werbung von Taxiunternehmen gelten die allgemeinen wettbewerbsrechtlichen Vorgaben, wonach die Werbung beispielsweise nicht irreführend sein darf. So kann die Verwendung von Begriffen wie „Taxi-Zentrale“ oder „Taxi Rufzentrale“ für ein einzelnes Unternehmen etwa im örtlichen Telefonbuch oder auf seinen Fahrzeugen irreführend und damit wettbewerbswidrig sein, weil die Kunden erwarten, unter der angegebenen Rufnummer eine Zentrale zu erreichen, in der verschiedene Taxiunternehmen eines Ortes zusammengeschlossen sind.

Ein Taxiunternehmen darf im örtlichen Telefonbuch einer Stadt, in der es keinen Betriebssitz unterhält, nicht werben, es sei denn, das werbende Taxiunternehmen weist darauf hin, dass es seine Taxis nur in der Betriebssitzgemeinde bereithält. Andernfalls könnten Gerichte eine Irreführung sehen, weil ein örtlicher Besteller davon ausgehen dürfe, dass er schnell abgeholt und befördert wird und dass für die Anfahrt keine Anfahrtskosten berechnet werden.

Ein Taxiunternehmer, der mit einem möglicherweise wettbewerbswidrigen, ortsbezogenen Slogan wirbt, muss hinnehmen, wenn die Genehmigungsbehörde Informationen über die ihm erteilten Taxigenehmigungen weitergibt, zumal diese Informationen keine Betriebsgeheimnisse sind.

2. Abgrenzung Taxi / Mietwagen

Das Personenbeförderungsgesetz differenziert u.a. zwischen dem Verkehr mit Taxis und dem Verkehr mit Mietwagen. Zum Schutz der Existenz- und Funktionsfähigkeit des Taxiverkehrs unterliegt der Mietwagenverkehr besonderen Beschränkungen nach § 49 Absatz 4 PBefG. Unter anderem darf Werbung für Mietwagenverkehr nicht zu einer Verwechslung mit dem Taxiverkehr führen können; ein Mietwagenunternehmer darf sich also beispielsweise nicht als „Taxiunternehmen“ bezeichnen. Eine Werbung

eines Mietwagenunternehmens, die eine Verwechslungsgefahr für Taxiunternehmen begründet, ist ein abmahnfähiger Verstoß gegen das Wettbewerbsrecht.

Allerdings liegt eine Verwechslungsgefahr nicht ohne Weiteres vor: Eine Anzeige eines Mietwagenunternehmens, die in einem Telefonbuch unmittelbar unter dem Buchstaben „T“ (aber nicht unter der gesonderten Rubriken-Überschrift „Taxi“) platziert ist und hinreichend auf Mietwagen hinweist, führt nicht zu einer Verwechslung mit dem Taxiverkehr, selbst wenn das Mietwagenunternehmen auf diese Weise einen Teil der Nachfrage nach einem Taxitransport auf sich ziehen will.

Das Verbot von solcher Werbung für Mietwagenunternehmen, die zu Verwechslungen mit dem Taxiverkehr führen kann, gilt grundsätzlich auch für Internetausgaben von Telefonverzeichnissen, wobei der Werbende die Berichtigung von falschen Einträgen veranlassen und die Umsetzung kontrollieren muss.

Die Werbung im Telefonbuch der Nachbargemeinde unter „K“ für einen „Krankenfahrdienst“ kann dann zulässig sein, wenn klargestellt ist, wo sich der Betriebssitz tatsächlich befindet und es üblich ist, dass auch Werbung von nicht ortsansässigen Anbietern aufgenommen wird und der Anbieter zudem nur solche Krankentransporte durchführt, die im Vorfeld abgestimmt wurden (keine Akutfälle).

V. Taxizentralen

Taxizentralen koordinieren die durch Funk vorgenommene Vermittlung von Taxifahrten für die angeschlossenen Taxis. Sie wenden sich damit zum einen an den Kunden, der häufig nur möglichst rasch ein Taxi an dem von ihm gewünschten Ort sucht, und zum anderen an die angeschlossenen Taxiunternehmen, denen Aufträge ebenfalls unabhängig vom konkreten Standort innerhalb des Funkbereichs angeboten werden. Eine Taxizentrale in der Rechtsform einer Genossenschaft ist befugt, auch Wettbewerbsverstöße zum Nachteil ihrer Mitglieder zu verfolgen, wenn dies in ihrer Satzung vorgesehen ist.

Für Taxizentralen sind die Vorschriften des Gesetzes gegen Wettbewerbsbeschränkungen (GWB) besonders relevant, sofern sie marktbeherrschende Unternehmen oder solche Unternehmen sind, von denen Taxiunternehmer abhängig sind. Ein Verstoß gegen das GWB ist ein abmahnfähiger Verstoß gegen das Wettbewerbsrecht.

Taxizentralen arbeiten nicht immer exklusiv in einem Gebiet, sondern stehen teilweise in Konkurrenz zu anderen Zentralen: Das satzungsmäßige Verbot einer Mitgliedschaft

in einer weiteren Taxigenossenschaft („Doppelmitgliedschaft“) kann aber nur in engen Ausnahmefällen zulässig sein.

Aufgrund der Grundsätze des GWB kann eine Taxizentrale etwa verpflichtet sein, einen Taxiunternehmer (gegen Zahlung des Aufnahmebeitrags) aufzunehmen, sofern die Weigerung eine unbillige Behinderung bzw. ungerechtfertigte Ungleichbehandlung darstellen würde. Eine unterschiedliche Behandlung von Taxifahrern auf Grund ihrer Nationalität seitens einer Taxirufzentrale stellt ebenfalls eine Benachteiligung ohne sachlichen Grund und damit eine Diskriminierung dar.

Hat eine Taxizentrale von selbstfahrenden Taxiunternehmern überhöhte Beiträge vereinnahmt, können diese zurückverlangt werden und kann eine Offenlegung der Beitragskalkulation der Taxizentrale erforderlich werden. Eine Taxigenossenschaft kann kartellrechtlich verpflichtet sein, auch dann Fahraufträge an Nichtmitglieder zu vermitteln, wenn diese nur die Vermittlung (unter den entsprechenden Nutzungsbedingungen) in Anspruch nehmen wollen, aber als Nichtmitglied nicht bereit sind, Vorgaben der Taxigenossenschaft zu akzeptieren.

Unzulässig ist es ebenfalls, wenn eine Taxigenossenschaft ihren Mitgliedern untersagt, während eines von der Genossenschaft vermittelten Fahrauftrags ihre Positionsdaten an Wettbewerber (im Streitfall an die Betreiberin der Vermittlungs-App myTaxi) zu übermitteln oder auf ihren Fahrzeugen für diese zu werben. Nach Ansicht des OLG Nürnberg war die Sorge der Taxizentrale, dass der Wettbewerber mittels der erhaltenen Positionsdaten lukrative Routen ausspionieren, um dort Kunden der Taxizentrale abzuwerben, bzw. dass die Werbung für myTaxi auf Fahrzeugen zur Täuschung darüber führen könnte, dass tatsächlich die Taxizentrale den Fahrauftrag vermittelt hat, keine ausreichende Rechtfertigung für die wettbewerbsbeschränkende Regelung der Taxigenossenschaft.

Auch die Empfehlung einer Taxi-Genossenschaft zur Anwendung einheitlicher Preise (außerhalb des Pflichtfahrgebiets, also bei Preisgestaltungsfreiheit) nach einer bestimmten Preisliste kann unter Umständen eine unzulässige Beeinträchtigung des Preiswettbewerbs sein. Allerdings darf eine Taxigenossenschaft, die mit Kommunen Verträge über die Durchführung von z.B. sog. Frauen- oder auch Jugendnachtfahrten abschließt, ihren Genossen empfehlen, sich zu den vorgegebenen Preisen an dem Projekt zu beteiligen.

VI. Applikationen („Apps“)

Die modernen Kommunikationsmittel und damit möglichen Geschäftsmodelle führen zu neuen Wettbewerbern und Rechtsfragen auch für Taxizentralen und -unternehmen. Taxi-Apps können in „echte“ und „unechte“ Taxi-Apps unterschieden werden. Entscheidend ist, ob eine bloße Vermittlung stattfindet (wie in der Regel auch bei den Taxizentralen) oder ob der App-Betreiber selbst als Beförderer anzusehen ist. Sowohl gegenüber App-Betreibern als auch gegenüber einzelnen Fahrern etwa von UBER können wettbewerbsrechtliche Unterlassungsansprüche von Taxizentralen und -unternehmen bestehen; insbesondere sind Taxizentralen und Taxivermittlungs-Apps Mitbewerber auf dem Gebiet der Taxi-Auftragsvermittlung.

Um eine „echte“ Taxi-App handelt es sich etwa bei myTaxi, bei der der Kunde einen Beförderungsvertrag mit den jeweiligen Fahrern und nicht mit einem vorgeschalteten Vermittler (z.B. Betreiber der App) abschließt und das Entgelt unmittelbar dem Taxifahrer zahlen kann. Die App myTaxi tritt mit Taxizentralen grundsätzlich zulässiger Weise in Wettbewerb, indem sie Taxiunternehmer mit der Aussicht lockt, dass mit der App direkt beim Unternehmer und nicht mehr bei einer Zentrale bestellt wird, wodurch die mit der Anbindung an die Taxizentrale einhergehenden Beiträge eingespart werden könnten.

Um eine „unechte“ Taxi-App handelt es sich etwa bei der App UberPop, bei der der Beförderungsvertrag nicht mit dem Fahrer sondern mit dem Vermittler zustande kommt und das Entgelt dem Vermittler (mittels Kreditkarte) zu zahlen ist. Bei UberPop gibt der Besteller über die App seinen individuellen Beförderungswunsch mitsamt Fahrtziel an; UberPop übermittelt den Beförderungswunsch an sog. Partner-Fahrer.

UBER ist daher als ein Unternehmen anzusehen, welches selbst Personenbeförderungen durchführt, da das Unternehmen entgeltlich oder geschäftsmäßig Personen mit Kraftfahrzeugen im Gelegenheitsverkehr im eigenen Namen, unter eigener Verantwortung und für eigene Rechnung befördert. UberPop ist unzulässig und zielt darauf ab, möglichst viele private Fahrer im Stadtgebiet zur Durchführung einzelner Fahrten bereitzuhalten, um möglichst schnell auf Kundenwünsche reagieren zu können, ohne gleichzeitig den Bindungen zu unterliegen, die das Personenbeförderungsgesetz dem Taxiverkehr auferlegt. Das Geschäftsmodell UberPop ist auch nicht ausnahmsweise zur Erprobung neuer Verkehrsarten genehmigungsfähig, da UBER für die gewerbliche Nutzung nicht versicherte Fahrzeuge einsetzt und das Entrichten von Einkommensteuern und Sozialabgaben für die Fahrer sowie von Umsatzsteuern für die Entgelte in dem Geschäftsmodell nicht vorgesehen sind. UberBlack wiederum zielt

auf Umgehung der Pflicht für Mietwagen, nach Fahrtende zum Betriebsitz zurückzufahren, ab und ist deswegen unzulässig.

Akos Molnar, LL.M.

Rechtsanwalt

FA für gewerblichen Rechtsschutz

LIEB ■ RECHTSANWÄLTE

■ ERLANGEN

Apothekergasse 2
91054 Erlangen
Fon +49 (0)9131 6300-73
Fax +49 (0)9131 6300-777

■ NÜRNBERG

Bucher Straße 21
90419 Nürnberg
Fon +49 (0)911 217909-0
Fax +49 (0)911 217909-99

■ WWW

info@lieb-online.com
www.lieb-online.com

© 2013