

Mietwagengenehmigung erteilt, aber ohne Uber-App!

Hamburger Gerichtsurteil Die Entscheidung des Verwaltungsgerichts Hamburg (VG) vom 12. Juni 2026 mit dem Aktenzeichen 5 K 397/25 befasst sich differenziert mit den Anforderungen an plattformvermittelten Mietwagenverkehr.

Die Genehmigungsbehörde hatte den Antrag zuvor unter anderem wegen Zweifeln an der finanziellen Leistungsfähigkeit sowie wegen einer aus ihrer Sicht bestehenden unzulässigen Annäherung des Mietwagenverkehrs an den Taxiverkehr komplett abgelehnt. Anders das VG: Die Klägerin hat grundsätzlich Anspruch auf die 20 beantragten Mietwagengenehmigungen, allerdings darf sie keine Beförderungsaufträge ausführen, die über die „gerichtsaktenkundige“ Version der Uber-App vermittelt werden. Die Genehmigungsbehörde wird mit dem Urteil verpflichtet, die Genehmigung unter einer dementsprechenden Auflage zu erteilen.

Keine Unternehmerin im PBefG-Sinne

Bemerkenswert ist zunächst die Aussage des Gerichts zur Unternehmereigenschaft. Die Klägerin wollte als selbstständiger Subunternehmer Beförderungen durchführen, die zuvor über einen Generalunternehmer vermittelt worden waren. Sie vertrat dabei die Ansicht, dass sie bei diesem Geschäftsmodell gar keine Unternehmerin im PBefG-Sinne wäre. Das VG Hamburg stellt demgegenüber klar, dass auch ein solcher Subunternehmer der personenbeförderungsrechtlichen Genehmigungspflicht unterliegt. Entscheidend sei, dass er die Personenbeförderung tatsächlich selbst durchführt und gegenüber seinem Vertragspartner auf eigene Rechnung tätig wird. Die Genehmigungspflicht könne nicht dadurch umgangen werden, dass die Beförderungsleistung in eine Generalunternehmer- und Subunternehmerstruktur eingebettet wird. Anderenfalls könnten Unternehmen Beförderungsleistungen erbringen, ohne zuvor auf Leistungsfähigkeit, Zuverlässigkeit und fachliche Eig-

nung überprüft worden zu sein. Das wäre eine verbotene Umgehung. Der Schwerpunkt der ausführlichen und ausdifferenziert formulierten Entscheidung liegt aber bei dem in § 49 Abs. 4 Satz 5 PBefG formulierten Verwechslungsverbot. Danach dürfen Annahme, Vermittlung und Ausführung von Beförderungsaufträgen, das Bereithalten des Mietwagens sowie die Werbung für Mietwagenverkehr weder allein noch in ihrem Zusammenwirken geeignet sein, zu einer Verwechslung insbesondere mit dem Taxiverkehr zu führen. Das Gericht versteht diese Vorschrift nicht nur als Berufsausübungsregelung, sondern sieht das Verbot, soweit sich die Unzulässigkeit bereits aus dem beabsichtigten Geschäftsmodell ergibt, auch auf der Ebene des Berufszugangs als wirksam an.

Entscheidend wirkt sich diese Betrachtung bei der konkreten Prüfung der Uber-App aus. Das Gericht hat die im Verfahren vorgelegte App-Version anhand mehrerer Bildschirmdarstellungen untersucht. Nach Auffassung des VG wird dem durchschnittlich aufmerksamen, verständigen und informierten Verbraucher als potenziellen Nutzer insbesondere bei der Auswahl „UberX“ nicht hinreichend deutlich gemacht, ob er gerade ein Taxi oder einen Mietwagen bestellt. Die App stelle verschiedene Beförderungsangebote nebeneinander dar, ohne die rechtlich unterschiedlichen Verkehrsformen ausreichend kenntlich zu machen. Hinzu komme die Verwendung von Fahrzeugdarstellungen, die nach Auffassung des Gerichts schon durch die uneindeutige Farbwahl teilweise Merkmale des Taxi- und des Mietwagenverkehrs miteinander vermischen. Besonders kritisch beurteilt das Gericht die Darstellung anhand einer Bestellung über die App am Hamburger Hauptbahnhof. Dort würden Fahrzeuge virtuell in einer Weise dargestellt, die aus Sicht eines durchschnittlichen Nutzers den Eindruck erwecken könne, es handele sich um Taxis, die am Abholort bereitstünden. Auch bei den Optionen „Uber Taxi XL“ und „Uber Taxi“ werde die Abgrenzung nicht ausreichend deutlich. Selbst nach

mehreren weiteren Auswahl- und Eingabeschritten werde dem Nutzer die Unterscheidung zwischen Taxi und Mietwagen nicht hinreichend vermittelt.

Das Gericht zieht daraus allerdings gerade nicht den Schluss, dass ein Mietwagenunternehmen, das über eine App mit diesen Gestaltungsmerkmalen vermittelt werden will, grundsätzlich nicht genehmigungsfähig wäre. Vielmehr differenziert es zwischen dem Geschäftsmodell Mietwagen per se und einer bestimmten, rechtswidrigen Ausprägung dieses Geschäftsmodells. Ist lediglich ein bestimmtes Element geeignet, eine Verwechslung mit dem Taxiverkehr hervorzurufen, kann dieser Verstoß nach Auffassung des Gerichts durch eine Nebenbestimmung zur Genehmigung verhindert werden. Hier liegt die praktische Bedeutung der Aussagen des Urteils: Die Genehmigungsbehörde müsse nicht zwischen einer vollständigen Genehmigung und einer vollständigen Versagung wählen. Sie könne vielmehr durch eine geeignete Auflage sicherstellen, dass der genehmigte Verkehr den gesetzlichen Anforderungen entspricht. Im konkreten Fall verpflichtete das VG Hamburg die Behörde deshalb zur Erteilung der Genehmigung für 20 Mietwagen, aber verbunden mit der Auflage, keine über die im Verfahren geprüfte Uber-App vermittelten Beförderungsaufträge auszuführen.

Berufung vor dem HmbOVG zulässig

Also ist nach dieser bisher insoweit als wirklich neu zu bezeichnenden Betrachtungsweise die Behörde nicht darauf beschränkt, die Anforderungen des PBefG an Fahrzeuge, Betriebssitz, Rückkehrpflicht und Aufzeichnungspflichten zu überprüfen. Die konkrete Benutzerführung einer Vermittlungs-App kann entscheidend dafür sein, ob ein Mietwagenverkehr die gesetzlich geforderte Distanz zum Taxiverkehr wahrt. Auch in der digitalen Vermittlungsweise muss es für den verständigen Nutzer erkennbar sein, welche Verkehrsform er auswählt und welche

Hamburger Gericht nimmt die konkrete Benutzerführung einer Vermittlungs-App in den Blick.

rechtlichen Rahmenbedingungen damit verbunden sind. Das Urteil ist allerdings noch nicht rechtskräftig, das Verwaltungsgericht hat die Be-

rufung zum Hamburgischen Oberverwaltungsgericht zugelassen. Die weitere Entwicklung des Verfahrens dürfte deshalb für Genehmigungs-

behörden, Taxiunternehmen, Mietwagenunternehmen und Vermittlungsplattformen gleichermaßen von erheblichem Interesse sein. *tg*

Haftung, Pflichten, Risiken

Automatisiertes Fahren Autobahnpiloten und andere automatisierte Fahrfunktionen halten inzwischen in vielen Fahrzeugen Einzug. Aber was sagt das StVG?

Das Straßenverkehrsgesetz (StVG) und die dazugehörigen Verordnungen regeln genau, wann Sie sich als Fahrzeugführer vom Verkehrsgeschehen abwenden dürfen und welche Pflichten trotz aktivierter Systeme bestehen. Für die rechtliche Bewertung von Autobahnpiloten ist der technische Hintergrund entscheidend. International wird meist auf die SAE-Level (0 bis 5) abgestellt. Assistierte Systeme (Level 1 bis 2) wie Abstandstempomat oder Spurhalteassistent unterstützen den Fahrer, übernehmen aber nicht dauerhaft die Fahraufgabe – der Mensch bleibt ständig verantwortlich. Hoch- oder vollautomatisierte Systeme (typisch Level 3) können die Fahraufgabe in bestimmten Situationen zeitweise selbst übernehmen, verlangen jedoch die Übernahme durch den Fahrer auf Abruf. Autonome Fahrfunktionen gehen darüber hinaus und werden durch eine „technische Aufsicht“ überwacht. Die meisten heutigen Autobahnpiloten bewegen sich im Bereich hochautomatisierter Funktionen oder erweiterter Assistenzsysteme. Diese Unterscheidung ist für Pflichten und Haftung zentral.

Das StVG enthält in § 1a ff. spezielle Regelungen zu hoch- und vollautomatisierten Fahrfunktionen sowie zu Fahrzeugen mit autonomer Fahrfunktion. Ergänzt werden diese durch europäische Vorgaben und die Autonome-Fahrzeuge-Genehmigungs- und Betriebs-Verordnung (AFGBV). Klassische Fahrerassistenzsysteme fallen nicht unter diese Sonderregelungen. Für sie gelten die allgemeinen Vorschriften der StVO und des StVG – der Fahrer bleibt jederzeit voll verantwortlich. Nur bei ausdrücklich zugelassenen hoch- oder vollautomatisierten Fahrfunktionen greifen die Erleichterungen des § 1b StVG.

§ 1b Abs. 1 StVG erlaubt es dem Fahrzeugführer, sich während der Nutzung hoch- oder vollautomatisierter Fahrfunktionen vom Ver-

kehrsgeschehen und der Fahrzeugsteuerung abzuwenden. So können etwa E-Mails gelesen oder das Infotainmentsystem bedient werden, solange das System bestimmungsgemäß arbeitet. Diese Freiheit ist jedoch begrenzt. Der Fahrer muss jederzeit „wahrnehmungsbereit“ bleiben und in der Lage sein, die Steuerung unverzüglich wieder zu übernehmen. Diese muss auch sofort übernommen werden, wenn das System dazu auffordert oder wenn erkennbar wird, dass die Voraussetzungen für den Betrieb nicht mehr vorliegen. Auch mit aktivierter Fahrfunktion bleiben Fahrer nicht „aus dem Spiel“. Zivilrechtlich kommen die allgemeine Haftung nach § 823 BGB und die Halterhaftung nach § 7 StVG in Betracht. Wer eine Übernahmeaufforderung ignoriert oder zu spät reagiert, riskiert eine persönliche Haftung für Schäden. Strafrechtlich können bei schweren Unfällen fahrlässige Körperverletzung oder fahrlässige Tötung in Betracht kommen. Versicherungsrechtlich reguliert zunächst die Kfz-Haftpflicht den Schaden des Unfallgegners. Bei grob fahrlässigem Verhalten drohen jedoch Regressforderungen oder Kürzungen in der Kaskoversicherung. Entscheidend ist daher, die Systemgrenzen zu kennen und Herstellerhinweise sowie gesetzliche Vorgaben einzuhalten.

Bußgelder und Ordnungswidrigkeiten

Ein eingeschalteter Autobahnpilot schützt nicht vor Sanktionen. Wer während des Betriebs eines reinen Assistenzsystems das Smartphone nutzt, begeht weiterhin eine Ordnungswidrigkeit. Auch bei hoch- oder vollautomatisierten Funktionen muss die Wahrnehmungsbereitschaft erhalten bleiben. Wer eine Übernahmeaufforderung nicht rechtzeitig erkennt oder das System außerhalb des vorgesehenen Einsatzbereichs nutzt,

riskiert Bußgelder, Punkte und gegebenenfalls Fahrverbote. Hinzu kommen Verstöße gegen Halter- und Betreiberpflichten, etwa bei unterlassenen Wartungen oder ignorierten Systemwarnungen.

Herstellervorgaben

Unternehmer sollten sich über die vorhandenen Systeme, deren rechtliche Einordnung sowie Überwachungs- und Eingriffspflichten informieren. Wichtig sind zudem regelmäßige Wartungen, Software-Updates und eine nachvollziehbare Dokumentation von Schulungen und Einweisungen. So lassen sich Organisationspflichten erfüllen und Haftungsrisiken reduzieren. Automatisierte Fahrfunktionen und Autobahnpiloten können den Straßenverkehr sicherer und komfortabler machen. Sie entbinden den Menschen jedoch nicht von Verantwortung. Wer die Systeme ohne genaue Kenntnis der gesetzlichen Vorgaben nutzt, riskiert zivilrechtliche Haftung, strafrechtliche Folgen, Regressforderungen des Versicherers und Bußgelder. Entscheidend ist die korrekte Einordnung des eingesetzten Systems: Handelt es sich um ein Assistenzsystem, eine hoch- oder vollautomatisierte Fahrfunktion oder um ein Fahrzeug mit autonomer Fahrfunktion? *tk*



Zurücklehnen, das Fahrzeug selbstständig fahren lassen und nicht für etwaige Fehler der Technik einstehen müssen – diese Vorstellung passt nicht zur aktuellen Rechtslage.