

Schriften zum Deutschen
und Europäischen Infrastrukturrecht

Band 18

Die Regulierung des Rideselling (Uber)

Personenbeförderungsrechtliche Analyse
digitaler Beförderungsmodelle der Sharing Economy

Von

Felix Huller



Duncker & Humblot · Berlin

FELIX HULLER

Die Regulierung des Rideselling (Uber)

Schriften zum Deutschen
und Europäischen Infrastrukturrecht

Herausgegeben von
Ralf Brinktrine und Markus Ludwigs

Band 18

Die Regulierung des Rideselling (Uber)

Personenbeförderungsrechtliche Analyse
digitaler Beförderungsmodelle der Sharing Economy

Von

Felix Huller



Duncker & Humblot · Berlin

Die Juristische Fakultät der Julius-Maximilians-Universität Würzburg
hat diese Arbeit im Jahr 2020 als Dissertation angenommen.

Bibliografische Information der Deutschen Nationalbibliothek

Die Deutsche Nationalbibliothek verzeichnet diese Publikation in
der Deutschen Nationalbibliografie; detaillierte bibliografische Daten
sind im Internet über <http://dnb.d-nb.de> abrufbar.

Alle Rechte vorbehalten
© 2022 Duncker & Humblot GmbH, Berlin
Satz: Klaus-Dieter Voigt, Berlin
Druck: CPI buchbücher.de GmbH
Printed in Germany

ISSN 2198-0632
ISBN 978-3-428-18407-1 (Print)
ISBN 978-3-428-58407-9 (E-Book)
Gedruckt auf alterungsbeständigem (säurefreiem) Papier
entsprechend ISO 9706 ☺

Internet: <http://www.duncker-humblot.de>

Vorwort

Die Untersuchung wurde im Sommersemester 2020 von der Juristischen Fakultät der Julius-Maximilians-Universität Würzburg als Dissertationsschrift angenommen. Im Herbst 2021 wurde die Arbeit mit dem Promotionspreis der Fakultät ausgezeichnet.

Das Manuskript, bestehend aus der Einleitung, den Kapiteln 1 bis 3 sowie dem Fazit, fand im Wesentlichen im August 2020 seinen Abschluss. Die vorliegende Druckfassung berücksichtigt weitere Rechtsentwicklungen, Rechtsprechung und Literatur bis 20. März 2021.

Aus gegebenem Anlass wurde der Dissertation nachträglich ein Epilog angefügt. In Grundzügen werden darin die jüngsten Rechtsänderungen durch das *Gesetz zur Modernisierung des Personenbeförderungsrechts vom 16. April 2021* (BGBl. I S. 822) beleuchtet. Die Novelle des Personenbeförderungsrechts trat überwiegend zum 1. August 2021 in Kraft.

Besonderer Dank gilt meinem geschätzten akademischen Lehrer und Doktorvater Herrn Prof. Dr. Markus Ludwigs, der mir die Anregung und Gelegenheit zur wissenschaftlichen Befassung mit dem Phänomen der Sharing Economy gab. Anschließend unterstützte er den Fortgang der Arbeit mit kritischen Hinweisen ebenso wie mit motivierendem Lob. Auf seine hervorragende Betreuung konnte ich jederzeit zurückgreifen. Die lehrreiche und überaus angenehme knapp dreijährige wissenschaftliche Tätigkeit an seinem Lehrstuhl für Öffentliches Recht und Europarecht bleibt mir in bester Erinnerung.

Sehr herzlich danken möchte ich überdies Herrn Prof. Dr. Ralf P. Schenke für die rasche Anfertigung des Zweitgutachtens und seine wertvollen Anmerkungen.

Stellvertretend darf ich ferner dem Leiter der Teilbibliothek Recht der Julius-Maximilians-Universität Würzburg, Herrn Christian Schmauch, meinen Dank aussprechen für die umfangreiche Bereitstellung personenbeförderungsrechtlicher Literatur.

Große Unterstützung fand ich bei meinen Kolleginnen und Kollegen am Lehrstuhl für Öffentliches Recht und Europarecht. Namentlich danken möchte ich Dr. Hannah Amann, Michael Clemens, Peter Huhn, Nicole Jördening, Dr. Christopher Langer, Patrick Sikora und Dr. Thomas Zorn. Ebenso gilt meinen im Referendariat gewonnenen Freunden Manuel Hemm und Dr. Cyril Hergenröder besonderer Dank für zahlreiche Denkanstöße und Hinweise.

Schließlich bin ich meinem Vater Lothar Huller sowie meiner Partnerin Mona Fröhling zutiefst verbunden. Sie waren mir während meiner Promotionsphase nicht nur in anstrengenden Zeiten stets ein liebevoller Rückhalt, sondern leisteten auch durch ihr gewissenhaftes und zügiges Korrekturlesen unschätzbare Unterstützung. Ihnen beiden sei diese Arbeit gewidmet.

Bamberg, im November 2021

Felix Huller

Inhaltsübersicht

Einleitung	29
-------------------------	----

Kapitel 1

Grundlagen des Rideselling 37

§ 1 Sharing Economy	37
A. Wesen	38
B. Genese	55
C. Ergebnis	73
§ 2 Beförderungsmodell des Rideselling	75
A. Digitale Personenbeförderungsmodelle	77
B. Technische Bausteine der digitalen Vermittlung	89
C. Rideselling, -pooling und -sharing als Dienste der Sharing Economy	96
D. Wettbewerbsverhältnis zum Taxenverkehr	98
E. Verkehrsökologische Implikationen	106
§ 3 Uber als Archetyp des Rideselling	109
A. Hintergrund und Tätigkeit in Deutschland	110
B. Geschäftsmodelle	111
C. Zusammenfassung und Ausblick	119

Kapitel 2

Grundlagen der Regulierung 122

§ 1 Begriff der Regulierung	122
A. Politikwissenschaft	123
B. Wirtschaftswissenschaft	127
C. Rechtswissenschaft	134
D. Zwischenergebnis	150
§ 2 Regulierung und Gesetzgebungslehre	152
A. Teilbereiche der Gesetzgebungslehre	153
B. Rationalität und Gesetzgebung	165
C. Zwischenergebnis	182

§ 3	Regulierung und Rechtsdogmatik	184
	A. Regulierung als Teil der Verwaltungsrechtswissenschaft	186
	B. Grundprämissen der Rechtsdogmatik	195
	C. Klassische Rechtsdogmatik	202
	D. Regulative Rechtsdogmatik	211
	E. Rechtsetzung und Interdisziplinarität	221
	F. Zwischenergebnis	229
§ 4	Bausteine einer „Regulatory Choice“	231
	A. Modell einer „Regulatory Choice“	232
	B. Konkrete Anwendung	282

Kapitel 3

	Personenbeförderungsrechtliche Analyse des Rideselling	284
§ 1	Sachlicher Geltungsbereich des PBefG	285
	A. Gegenwärtige Rechtslage	285
	B. Regulierungsoptionen	297
	C. Ergebnis	300
§ 2	Sicherheitsrechtliche Anforderungen	301
	A. Regulierungsimpulse	302
	B. Gegenwärtige Rechtslage	307
	C. Regulierungsoptionen	348
	D. Ergebnis	362
§ 3	Verkehrswirtschaftliche Anforderungen	364
	A. Regulierungsimpulse	367
	B. Gegenwärtige Rechtslage	423
	C. Regulierungsoptionen	507
	D. Ergebnis	555
Fazit		558

Epilog

	Die Regulierung digitaler Beförderungsmodelle der Sharing Economy nach dem Gesetz zur Modernisierung des Personenbeförderungsrechts vom 16. April 2021	565
§ 1	Sachlicher Geltungsbereich des PBefG	566
	A. Einbeziehung der (digitalen) Vermittlung	567
	B. Höchstentgelt für die genehmigungsfreie Mitnahme im Ridesharing	569
§ 2	Klimaschutz und Nachhaltigkeit	570

§ 3 Bereitstellung von Mobilitätsdaten	571
§ 4 Sicherheitsrechtliche Anforderungen	574
A. Genehmigungspflicht der „kontrollierenden“ Vermittlung	575
B. Abschaffung der Ortskundeprüfung	579
C. Einführung eines Fachkundenachweises	580
§ 5 Verkehrswirtschaftliche Anforderungen	580
A. Freigabe des Ridepooling	581
B. Reform des Taxenverkehrs	589
C. Reform des Mietwagenverkehrs	589
§ 6 Bewertung	594
Literaturverzeichnis	599
Stichwortverzeichnis	650

Inhaltsverzeichnis

Einleitung	29
-------------------------	----

Kapitel 1

Grundlagen des Rideselling	37
-----------------------------------	----

§ 1 Sharing Economy	37
A. Wesen	38
I. Ursprünge	39
1. Weitzman (1984)	39
2. Benkler (2004) und Lessig (2008)	40
3. Botsman/Rogers (2010) und Gansky (2010)	41
4. Rifkin (2014)	44
II. Typologie	45
1. Gegenstand	46
a) Weites Verständnis	47
b) Fünf Hauptbereiche (EU-Kommission)	47
2. Art	49
3. Parteien	50
a) Business-to-Consumer (B2C)	51
b) Peer-to-Peer (P2P)	52
4. Kommerzialisierung	53
III. Begriff	54
B. Genese	55
I. Aufstieg	56
II. Triebkräfte	57
1. Digitale Technologien	57
2. Vertrauen	59
a) Rating-Systeme	60
b) Direkte Interventionen	63
3. Effizienz	64
4. Sozialkapital	66
III. Kontroversen	67
1. Ökologie und Nachhaltigkeit	69
2. Innovation und Wettbewerb	71

C. Ergebnis	73
§ 2 Beförderungsmodell des Rideselling	75
A. Digitale Personenbeförderungsmodelle	77
I. Rideselling	78
1. Verkehrsspezifika	79
2. Akteure	79
3. Kommerzialität	82
4. Ergebnis	83
II. Ridepooling	83
1. Verkehrsspezifika	84
2. Akteure	85
3. Kommerzialität	86
4. Ergebnis	86
III. Ridesharing	86
1. Verkehrsspezifika	87
2. Akteure	87
3. Kommerzialität	87
4. Ergebnis	88
IV. Zusammenfassung	88
B. Technische Bausteine der digitalen Vermittlung	89
I. Matching	90
II. Surge Pricing	92
III. Rating-Systeme	94
C. Rideselling, -pooling und -sharing als Dienste der Sharing Economy	96
D. Wettbewerbsverhältnis zum Taxenverkehr	98
I. Der Taxenverkehr als geschützte Verkehrsform	99
II. Rideselling und Taxenverkehr als Substitutionsgüter	102
III. Funktionale Annäherung von Warte-, Wink- und Bestellmarkt	102
IV. Beförderungsentgelte als maßgebliches Differenzierungskriterium	104
V. Tatsächliche Entwicklungen	105
E. Verkehrsökologische Implikationen	106
§ 3 Uber als Archetyp des Rideselling	109
A. Hintergrund und Tätigkeit in Deutschland	110
B. Geschäftsmodelle	111
I. UberBlack	112
II. UberX	114
III. UberPop	116
C. Zusammenfassung und Ausblick	119

*Kapitel 2***Grundlagen der Regulierung**

122

§ 1 Begriff der Regulierung	122
A. Politikwissenschaft	123
B. Wirtschaftswissenschaft	127
I. Normative Theorie	129
II. Praktische Implikationen	132
C. Rechtswissenschaft	134
I. Rechtsbegriff	135
II. Schlüsselbegriff	137
1. Steuerungsbezogene Regulierung	138
a) Bezugnahme auf die Neue Verwaltungsrechtswissenschaft	139
b) Steuerungsbezogener Regulierungsansatz	141
2. Marktbezogene Regulierung	144
D. Zwischenergebnis	150
§ 2 Regulierung und Gesetzgebungslehre	152
A. Teilbereiche der Gesetzgebungslehre	153
I. Gesetzgebungstechnik	154
II. Gesetzgebungsmethodik	157
1. Teilelemente	158
2. Gesetzesfolgenabschätzung	160
3. Möglichkeiten und Grenzen	162
B. Rationalität und Gesetzgebung	165
I. Zweck- und Wertrationalität	166
II. Fachrationalitäten und politische Rationalität	169
III. Rechtswissenschaftliche Rationalität	173
1. Rationalitätsanforderungen	173
2. Rationalität als Grundforderung des Rechtsstaats?	177
C. Zwischenergebnis	182
§ 3 Regulierung und Rechtsdogmatik	184
A. Regulierung als Teil der Verwaltungsrechtswissenschaft	186
I. Erkenntnisziel	188
II. Erkenntnismethode	191
B. Grundprämissen der Rechtsdogmatik	195
I. Rechtsanwendungsperspektive	195
II. Rechtserzeugungskompetenz	197
III. Binnendifferenzierung	200
C. Klassische Rechtsdogmatik	202

I. Funktion	202
II. Maßstäbe	205
D. Regulative Rechtsdogmatik	211
I. Funktion	212
II. Maßstäbe	216
E. Rechtsetzung und Interdisziplinarität	221
I. Abstinenz-Modell	224
II. Konvergenz-Modell	226
III. Divergenz-Modell	227
F. Zwischenergebnis	229
§ 4 Bausteine einer „Regulatory Choice“	231
A. Modell einer „Regulatory Choice“	232
I. Stufe 1: Regulierungsimpulse	233
1. Regulierungspflichten und Regulierungsdirektiven	234
2. Verfassungsrechtliche Regulierungsimpulse	236
a) Gesetzbearbeitungsaufträge	236
b) Staatszielbestimmungen	237
c) Grundrechte	238
d) Staatsaufgaben	243
e) Entscheidungen des BVerfG	248
3. Unionsrechtliche Regulierungsimpulse	251
II. Stufe 2: Staatlich-hoheitliche Regulierung vs. Selbstregulierung	254
1. Staatlich-hoheitliche Regulierung	254
2. Regulierte Selbstregulierung	258
3. Gesellschaftliche Selbstregulierung	265
III. Stufe 3: Auswahlmöglichkeiten im Falle staatlicher Regulierung	269
1. Zentral oder dezentral	270
2. Direkt oder indirekt	274
3. Rigide oder flexibel	277
IV. Zwischenergebnis	281
B. Konkrete Anwendung	282
I. Analyse des Regulierungsimpulses	282
II. Analyse des gegenwärtigen Rechtsrahmens	282
III. Regulierungsoptionen de lege ferenda	283

Kapitel 3

Personenbeförderungsrechtliche Analyse des Rideselling	284
§ 1 Sachlicher Geltungsbereich des PBefG	285
A. Gegenwärtige Rechtslage	285

I.	Eröffnung des sachlichen Anwendungsbereichs	285
1.	Personenbeförderung	285
2.	Straßenbahnen, Oberleitungsomnibusse, Kraftfahrzeuge	287
3.	Entgeltlich oder geschäftsmäßig	287
II.	Ausnahmen	288
1.	Unentgeltlichkeit	289
2.	Betriebskosten der Fahrt	290
a)	Anwendbarkeit	290
b)	Betriebskosten	291
c)	Gesamtentgelt	293
d)	Konsequenz	293
3.	Entgeltfreie Beförderungen	294
III.	Zusammenfassung und Bewertung	295
B.	Regulierungsoptionen	297
I.	Fixiertes Höchstentgelt	297
II.	Kommerzielles Ridesharing	299
C.	Ergebnis	300
§ 2	Sicherheitsrechtliche Anforderungen	301
A.	Regulierungsimpulse	302
I.	Schutzpflicht für Leben und körperliche Unversehrtheit	302
II.	Ökonomische Rechtfertigung	304
B.	Gegenwärtige Rechtslage	307
I.	Unternehmerbezogene Anforderungen	307
1.	Genehmigungspflicht und Genehmigungsfähigkeit	308
2.	Sicherheitsrechtliche Genehmigungsvoraussetzungen	309
a)	Sicherheit und Leistungsfähigkeit	310
b)	Unzuverlässigkeit	311
c)	Fachliche Eignung	312
d)	Betriebssitz oder Niederlassung im Inland	313
3.	Genehmigungsadressat	313
a)	Kriterium des Vertragspartners (h. M.)	316
b)	Rideselling-Plattformen als Unternehmer?	317
c)	Kritische Würdigung I: Keine Doppelgenehmigung	320
(1)	Wortlaut	321
(2)	Systematik	322
(3)	Sinn und Zweck	325
d)	Kritische Würdigung II: Keine Genehmigungspflicht der Plattformen	328
(1)	Keine Genehmigungsfähigkeit des Rideselling	328
(2)	Verstoß gegen Art. 12 Abs. 1 GG	331

e) Genehmigungspflicht der faktisch befördernden Organisations- einheit	335
f) Zwischenergebnis	338
II. Fahrerbezogene Anforderungen	338
1. Fahrerlaubnis zur Fahrgastbeförderung	339
2. Voraussetzungen der Fahrerlaubnis zur Fahrgastbeförderung	339
a) Eignung des Fahrers zur gewerblichen Personenbeförderung	340
b) Ortskundeprüfung	341
3. Einhaltung fahrerbezogener Anforderungen im Rideselling	342
III. Fahrzeugbezogene Anforderungen	344
IV. Vereinbarkeit mit Unions- und Verfassungsrecht	345
C. Regulierungsoptionen	348
I. Gefahrenabwehrrechtliche Inpflichtnahme digitaler Vermittlungsplatt- formen	348
1. Reformoptionen	349
a) Genehmigungspflicht als Verkehrsunternehmer	349
b) Genehmigungspflicht als Vermittler	350
c) Auferlegung von Kontrollpflichten	351
2. Bewertung	352
a) Kein Verstoß gegen Unionsrecht	352
b) Schutzpflicht für Leben und Gesundheit vs. Berufsfreiheit	353
II. Deregulierung sicherheitsrechtlicher Anforderungen	357
1. Reformoptionen	358
2. Bewertung	359
D. Ergebnis	362
§ 3 Verkehrswirtschaftliche Anforderungen	364
A. Regulierungsimpulse	367
I. (Rechts-)historische Entwicklungslinien	367
1. Droschkenverkehr	368
2. Intermodaler ÖPNV	374
3. PBefG von 1934	377
4. ÖPNV und Daseinsvorsorge	380
II. Verfassungsrechtliche Regulierungsimpulse	382
1. Daseinsvorsorge	383
2. Schutz der Existenz- und Funktionsfähigkeit des Taxenverkehrs	385
a) Taxi-Beschluss des BVerfG	386
b) Genese des § 49 Abs. 4 PBefG	389
c) Fehlende Anknüpfung an verfassungsrechtliche Maßstäbe	392
3. Mobilitätsverantwortung	393
a) Mobilität als Bedürfnis	394

b) Verkehr als Instrument	395
c) „Grundrecht auf Mobilität“?	396
d) Mobilität als Grundrechtsvoraussetzung	398
e) Sozialstaatliche Verankerung der Mobilitätsverantwortung	400
f) Versorgungsfunktion des ÖPNV	403
g) Schutz des Taxengewerbes vs. Deregulierung des § 49 Abs. 4 PBefG	406
4. Zwischenergebnis	409
III. Ökonomische Rechtfertigung der Regulierung	410
1. Taxen	411
a) Objektive Zulassungsbeschränkung	411
b) Tarifbindung	414
c) Betriebs- und Beförderungspflicht	417
2. Mietwagen	419
IV. Ergebnis	422
B. Gegenwärtige Rechtslage	423
I. Personenbeförderungsrechtliche (Un-)Zulässigkeit des Rideselling	424
1. Numerus Clausus der Verkehrsarten/-formen	425
2. Gelegenheitsverkehr	427
3. Verkehr mit Taxen	428
a) Auftragsannahme	429
b) Beförderungspflicht	432
c) Tarifbindung	433
d) Keine Anmietung „im ganzen“	434
e) Zusammenfassung und Bewertung	435
4. Verkehr mit Mietwagen	435
a) Begriffsbestimmung	436
(1) Bestimmung über Zweck, Ziel und Ablauf der Fahrt	436
(2) Anmietung „im ganzen“	437
(3) Zwischenergebnis	437
b) Auftragseingangsgebot	438
(1) Rechtliche Voraussetzungen	439
(2) Unzulässigkeit der Vermittlungssysteme Ubers	441
c) Rückkehrpflicht	445
(1) Grundsatz: Pflicht zur unverzüglichen Rückkehr	446
(2) Ausnahme: Fernmündliche Weiterleitung des Auftrags „während der Fahrt“	447
(3) Zulässigkeit der automatisierten Weiterleitung	449
(4) Unzulässigkeit der Vermittlungsmodelle Ubers	453
d) Aufzeichnungspflicht	454

e)	Verwechslungsverbote	456
f)	Zulässigkeit des Surge Pricing sowie der Rating-Systeme im Mietwagenverkehr	458
g)	Vorschlag für eine rechtskonforme Ausgestaltung digitaler Vermittlungssysteme	459
(1)	Auftragsdisposition über den Betriebssitz	459
(2)	Geotracking zur Überwachung der Rückkehrpflicht	461
(3)	EDV-gestützte Aufzeichnung	462
h)	Zusammenfassung und Bewertung	463
5.	Atypischer Verkehr und Erprobung neuer Verkehrsarten	464
6.	Zwischenergebnis	467
II.	Vereinbarkeit mit Unionsrecht	468
1.	Beförderungsdienstleistung	469
2.	Vermittlungsdienstleistung	470
a)	Richtlinie über den elektronischen Geschäftsverkehr (RL 2000/31/EG)	470
(1)	Dienste der Informationsgesellschaft	472
(2)	Einordnung sog. gemischter Dienste (EuGH)	472
(3)	Nichtanwendung der RL 2000/31/EG auf das Rideselling ...	477
b)	Dienstleistungsrichtlinie (RL 2006/123/EG) und Dienstleistungsfreiheit (Art. 56 AEUV)	480
3.	Zwischenergebnis	483
III.	Vereinbarkeit mit Verfassungsrecht	483
1.	Berufsfreiheit	484
a)	Schutzbereich	485
b)	Eingriff	486
c)	Rechtfertigung	487
(1)	Legitimer Zweck	488
(2)	Geeignetheit	490
(3)	Erforderlichkeit	493
(4)	Angemessenheit	497
2.	Allgemeiner Gleichheitssatz	501
IV.	Ergebnis	505
C.	Regulierungsoptionen	507
I.	Verstärkter Schutz des Taxengewerbes	508
1.	Reformoptionen	509
a)	Aufzeichnungs- und Sperrpflicht für Vermittlungsplattformen ...	509
b)	Vermittlungsspezifische Genehmigungspflicht für Plattformen ..	510
2.	Bewertung	512
a)	Unionsrechtliche Einordnung	513

b) Kein Verstoß gegen Grundrechte	514
c) Sicherstellung individueller Mobilitätsbedürfnisse	515
d) Schutz vor Konkurrenz?	516
e) Erfolgchancengleichheit	517
3. Ergebnis	519
II. Reform des Auftragseingangsgebots	520
1. Reformoptionen	520
2. Bewertung	521
a) Berufsfreiheit	521
b) Sicherstellung individueller Mobilitätsbedürfnisse	524
3. Ergebnis	524
III. Abschaffung der Rückkehrpflicht	524
1. Reformoptionen	525
a) Ersatzlose Abschaffung der Rückkehrpflicht	526
b) Einführung neuer Schutzinstrumente	526
c) Abschaffung der Rückkehrpflicht und Deregulierung des Taxen- verkehrs	527
d) Gleichstellung von Taxen- und Mietwagenverkehr	528
2. Bewertung	529
a) Staatliche Mobilitätsverantwortung	529
(1) Sicherstellung individueller Mobilitätsbedürfnisse	529
(2) Sicherstellung linienmäßig erbrachter Verkehrsleistungen ...	533
b) Berufsfreiheit	534
c) Erfolgchancengleichheit	535
d) Umwelt- und Gesundheitsschutz	537
(1) Verkehrsbedingte Umwelt- und Gesundheitsbelastungen ...	538
(2) Verfassungsrechtlicher Hintergrund	539
(3) Unions- und völkerrechtliche Hintergründe	542
(4) Verkehrsökologische Implikationen	545
3. Ergebnis	548
IV. Zulassung des Ridepooling im Mietwagenverkehr	550
1. Reformoptionen	550
2. Bewertung	552
a) Staatliche Mobilitätsverantwortung	552
b) Umwelt- und Gesundheitsschutz	554
D. Ergebnis	555
Fazit	558

Epilog

**Die Regulierung digitaler Beförderungsmodelle der Sharing Economy
nach dem Gesetz zur Modernisierung des Personenbeförderungsrechts
vom 16. April 2021**

	565
§ 1 Sachlicher Geltungsbereich des PBefG	566
A. Einbeziehung der (digitalen) Vermittlung	567
B. Höchstentgelt für die genehmigungsfreie Mitnahme im Ridesharing	569
§ 2 Klimaschutz und Nachhaltigkeit	570
§ 3 Bereitstellung von Mobilitätsdaten	571
§ 4 Sicherheitsrechtliche Anforderungen	574
A. Genehmigungspflicht der „kontrollierenden“ Vermittlung	575
I. Bisherige Rechtslage	575
II. Künftige Rechtslage	576
B. Abschaffung der Ortskundeprüfung	579
C. Einführung eines Fachkundenachweises	580
§ 5 Verkehrswirtschaftliche Anforderungen	580
A. Freigabe des Ridepooling	581
I. Linienbedarfsverkehr	582
II. Gebündelter Bedarfsverkehr	583
B. Reform des Taxenverkehrs	589
C. Reform des Mietwagenverkehrs	589
I. Entfall der Fernmündlichkeit	590
II. Fortbestehen des Auftragseingangsgebots	591
III. Modifizierung der Aufzeichnungspflicht	591
IV. Übertragung der örtlichen Regelungen für den gebündelten Bedarfsver- kehr	592
V. Mindestentgelt und Modifizierung der Rückkehrpflicht	593
VI. Kennzeichnungspflicht	594
§ 6 Bewertung	594
Literaturverzeichnis	599
Sachwortverzeichnis	650

Abkürzungsverzeichnis

a. A.	andere/r Ansicht
a. a. O.	am angegebenen Ort
a. E.	am Ende
a. F.	alte Fassung
ABl.	Amtsblatt
Abs.	Absatz
AcP	Archiv für die civilistische Praxis
AEUV	Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union
AG	Amtsgericht
AGB	Allgemeine Geschäftsbedingungen
AGG	Allgemeines Gleichbehandlungsgesetz
AGP	Arbeitsgemeinschaft Personenverkehr für das Bundesgebiet e. V.
Alt.	Alternative
Anh.	Anhang
Anl.	Anlage
AöR	Archiv des öffentlichen Rechts
ARegV	Anreizregulierungsverordnung
Art.	Artikel
Aufl.	Auflage
Az.	Aktenzeichen
B.V.	besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid
B2B	Business-to-Business
B2C	Business-to-Consumer
B2P	Business-to-Peer
BayObLG	Bayerisches Oberstes Landesgericht
BayÖPNVG	Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr in Bayern
BayRS	Bayerische Rechtssammlung
BayVBl.	Bayerische Verwaltungsblätter
BayVGH	Bayerischer Verwaltungsgerichtshof
BB	Betriebs-Berater
BeckOK	Beck'scher Online-Kommentar
BeckRS	Beck-Rechtsprechung
Beschl.	Beschluss
BesVwR	Besonderes Verwaltungsrecht
BGB	Bürgerliches Gesetzbuch
BGBI.	Bundesgesetzblatt

BGH	Bundesgerichtshof
BImSchG	Bundes-Immissionsschutzgesetz
BImSchV	Bundes-Immissionsschutzverordnung
BKR	Zeitschrift für Bank- und Kapitalmarktrecht
BMF	Bundesministerium der Finanzen
BMI	Bundesministerium des Innern, für Bau und Heimat
BMJ	Bundesministerium der Justiz (nunmehr: Bundesministerium der Justiz und für Verbraucherschutz)
BMU	Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit
BMVI	Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur
BMWi	Bundesministerium für Wirtschaft und Energie
BOKraft	Verordnung über den Betrieb von Kraftfahrunternehmen im Personenverkehr
BR-Drs.	Bundesrats-Drucksache
BReg	Bundesregierung
BRKG	Bundesreisekostengesetz
BStBl	Bundessteuerblatt
BT-Drs.	Bundestags-Drucksache
BVerfG	Bundesverfassungsgericht
BVerfGE	Entscheidungen des Bundesverfassungsgerichts
BVerfGG	Bundesverfassungsgerichtsgesetz
BVerwG	Bundesverwaltungsgericht
BVerwGE	Entscheidungen des Bundesverwaltungsgerichts
bzgl.	bezüglich
BZRG	Bundeszentralregistergesetz
bzw.	beziehungsweise
ca.	circa
CDU	Christlich Demokratische Union
CJEU	Gerichtshof der Europäischen Union
CMLRev.	Common Market Law Review
CO ₂	Kohlendioxid
CR	Computer und Recht
CSU	Christlich-Soziale Union
CT	Conneticut
d.	der/die/das
d.h.	das heißt
DAR	Deutsches Autorecht
ders.	derselbe
dies.	dieselbe(n)
DIW	Deutsche Institut für Wirtschaftsforschung
DJT	Deutscher Juristentag
DJZ	Deutsche Juristen-Zeitung
Dok.	Dokument

DÖV	Die Öffentliche Verwaltung
DPV	Der Personenverkehr
DSGVO	Datenschutz-Grundverordnung
DStR	Deutsches Steuerrecht
DVBl	Deutsches Verwaltungsblatt
DVO	Verordnung zur Durchführung des Gesetzes über die Beförderung von Personen zu Lande
ebd.	ebenda
EDV	Elektronische Datenverarbeitung
EEA	Europäische Umweltagentur
EEG	Erneuerbare-Energien-Gesetz
EG	Europäische Gemeinschaft(en)/EG-Vertrag
Einf.	Einführung
Einl.	Einleitung
EL	Ergänzungslieferung
engl.	englisch
EnWG	Energiewirtschaftsgesetz
EP	Europäisches Parlament/Europäischen Parlaments
ERegG	Eisenbahnregulierungsgesetz
ErwG	Erwägungsgrund/Erwägungsgründe
ESTG	Einkommensteuergesetz
et. al.	et alii/et aliae/et alia
etc.	et cetera
EU	Europäische Union/European Union
EuCML	Journal of European Consumer and Market Law
EuGH	Europäischer Gerichtshof
EuR	Europarecht
EUV	Vertrag über die Europäische Union
EuZW	Europäische Zeitschrift für Wirtschaftsrecht
EWG	Europäische Wirtschaftsgemeinschaft
EWS	Europäisches Wirtschafts- und Steuerrecht
f.	folgende (Singular)
FDP	Freie Demokratische Partei
FeV	Fahrerlaubnis-Verordnung
ff.	folgende (Plural)
Fn.	Fußnote
FrStllgV	Freistellungs-Verordnung
FS	Festschrift
FTC	Federal Trade Commission
G.	Gesetz
G2G	Government-to-Government
GA	Generalanwalt/Generalanwältin

GasNEV	Gasnetzentgeltverordnung
gem.	gemäß
GewArch	Gewerbearchiv
GewO	Gewerbeordnung
GFA	Gesetzesfolgenabschätzung
GG	Grundgesetz
ggf.	gegebenenfalls
GGO	Gemeinsame Geschäftsordnung der Bundesministerien
GKVS	Gemeinsame Konferenz der Verkehrs- und Straßenbauabteilungsleiter der Länder
GOBT	Geschäftsordnung des Deutschen Bundestages
GPS	Global Position System
GR	Grundrechte
GRCh	Grundrechte-Charta
GRUR	Gewerblicher Rechtsschutz und Urheberrecht
GRUR-RR	Gewerblicher Rechtsschutz und Urheberrecht Rechtsprechungs-Report
GRUR-RS	Gewerblicher Rechtsschutz und Urheberrecht Rechtsprechungssammlung
GS	Preußische Gesetzessammlung
GVBl.	Bayerisches Gesetz- und Verordnungsblatt
GVwR	Grundlagen des Verwaltungsrechts
GWB	Gesetz gegen Wettbewerbsbeschränkungen
h. L.	herrschende Lehre
h. M.	herrschende Meinung
HGR	Handbuch der Grundrechte in Deutschland und Europa
hrsg.	herausgegeben
Hrsg.	Herausgeber
Hs.	Halbsatz
HStR	Handbuch des Staatsrechts der Bundesrepublik Deutschland
IA	Impact Assessment
i. d. F.	in der Fassung
i. E.	im Ergebnis
i. S. d.	im Sinne des
i. V. m.	in Verbindung mit
insb.	insbesondere
IPCC	Intergovernmental Panel on Climate Change
IR	InfrastrukturRecht
IVS	Intelligente Verkehrssysteme
IVSG	Intelligente Verkehrssysteme Gesetz
IW	Institut der deutschen Wirtschaft
JA	Juristische Arbeitsblätter
JöR	Jahrbuch des öffentlichen Rechts der Gegenwart

JuS	Juristische Schulung
JVEG	Justizvergütungs- und -entschädigungsgesetz
JZ	JuristenZeitung
Kfz	Kraftfahrzeug
KG	Kammergericht
km	Kilometer
KOM	Europäische Kommission
KWKG	Kraft-Wärme-Kopplungsgesetz
Lfg.	Lieferung
LG	Landgericht
Lit.	Literatur
LMK	Kommentierte BGH-Rechtsprechung Lindenmaier-Möhring
Ls.	Leitsatz
LStVG	Bayerisches Landesstraf- und Verordnungsgesetz
m.w.N.	mit weiteren Nachweisen
MA	Massachusetts
MDM	Mobilitäts Daten Marktplatz
Mio.	Million(en)
MMR	Multimedia und Recht
Mrd.	Milliarde(n)
MüKo BGB	Münchener Kommentar zum BGB
MüKo StVR	Münchener Kommentar zum Straßenverkehrsrecht
N&R	Netzwirtschaften und Recht
n. F.	neue Fassung
NAP	Nationaler Zugangspunkt
NAWL	Nationale Akademie der Wissenschaften Leopoldina
NetzDG	Netzwerkdurchsetzungsgesetz
NJW	Neue Juristische Wochenschrift
NJWE-WettbR	NJW-Entscheidungsdienst Wettbewerbsrecht
NJW-RR	NJW-Rechtsprechungs-Report Zivilrecht
NPM	Nationale Plattform Zukunft der Mobilität
Nr.(n).	Nummer(n)
NuR	Natur und Recht
NVwZ	Neue Zeitschrift für Verwaltungsrecht
NVwZ-RR	Neue Zeitschrift für Verwaltungsrecht Rechtsprechungs-Report
NZA	Neue Zeitschrift für Arbeitsrecht
NZS	Neue Zeitschrift für Sozialrecht
NZV	Neue Zeitschrift für Verkehrsrecht
OECD	Organisation for Economic Co-operation and Development
OGH	Oberster Gerichtshof (Österreich)
OK	Online-Kommentar
OLG	Oberlandesgericht

ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr
ORDO	Jahrbuch für die Ordnung von Wirtschaft und Gesellschaft
OVG	Oberverwaltungsgericht
OWiG	Gesetz über Ordnungswidrigkeiten
ÖWiR	Öffentliches Wirtschaftsrecht
P2B	Peer-to-Business
P2P	Peer-to-Peer
PBefG	Personenbeförderungsgesetz
PBZugV	Berufszugangsverordnung für den Straßenpersonenverkehr
Pkw	Personenkraftwagen
PLOS ONE	Online-Fachzeitschrift der Public Library of Science
PolizeiVO	Polizeiverordnung
PostG	Postgesetz
PrKIBG	Preußisches Kleinbahngesetz
PwC	PricewaterhouseCoopers
RdA	Recht der Arbeit
RdTW	Recht der Transportwirtschaft
REE	Recht der Erneuerbaren Energien
RegG	Regionalisierungsgesetz
RGBL	Reichsgesetzblatt
RGewO	Reichsgewerbeordnung
RL	Richtlinie
Rn.	Randnummer
Rs.	Rechtssache
Rspr.	Rechtsprechung
RW	Rechtswissenschaft
S.	Satz/Seite
s.	siehe
SGB IX	Neuntes Buch Sozialgesetzbuch
SJES	Swiss Journal of Economics and Statistics
Slg.	Sammlung der Rechtsprechung des Gerichtshofes und des Gerichts Erster Instanz
sog.	so genannt(e/er/en)
SPD	Sozialdemokratische Partei Deutschlands
Spiegelstr.	Spiegelstrich
SRU	Sachverständigenrat für Umweltfragen
st. Rspr.	ständige Rechtsprechung
StabG	Gesetz zur Förderung der Stabilität und des Wachstums der Wirtschaft
str.	strittig, streitig
StromNEV	Stromnetzentgeltverordnung
StuW	Steuer und Wirtschaft
StVG	Straßenverkehrsgesetz

StVO	Straßenverkehrs-Ordnung
StVZO	Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung
StWStP	Staatswissenschaften und Staatspraxis
SUV	Sport Utility Vehicle
SVR	Zeitschrift Straßenverkehrsrecht
TA Lärm	Technische Anleitung zum Schutz gegen Lärm
TA Luft	Technische Anleitung zur Reinhaltung der Luft
ThürOVG	Thüringer Oberverwaltungsgericht
ThürVBl.	Thüringer Verwaltungsblätter
TKG	Telekommunikationsgesetz
TMG	Telemediengesetz
TNC	Transportation Network Company
TransportR	Transportrecht
u. a.	unter anderem/und andere
U.S.	United States
UAbs.	Unterabsatz
UBA	Umweltbundesamt
UEBLL	Leitlinien für staatliche Umweltschutz- und Energiebeihilfen 2014–2020
UK	United Kingdom
Urt.	Urteil
USA	United States of America
UStG	Umsatzsteuergesetz
usw.	und so weiter
UVP	Umweltverträglichkeitsprüfung
UWG	Gesetz gegen den unlauteren Wettbewerb
v.	von/vom
VA	Virginia
VAG	Versicherungsaufsichtsgesetz
Verf.	Verfasser
VerwArch	Verwaltungsarchiv
VG	Verwaltungsgericht
VGH	Verwaltungsgerichtshof
vgl.	vergleiche
VMK	Verkehrsministerkonferenz
VO	Verordnung
Vorbem.	Vorbemerkung(en)
vs.	versus
VuR	Verbraucher und Recht
VVDStRL	Veröffentlichungen der Vereinigung der Deutschen Staatsrechtslehrer
VW	Versicherungswirtschaft
VwGO	Verwaltungsgerichtsordnung

VwVfG	Verwaltungsverfahrensgesetz
WuB	Entscheidungsanmerkungen zum Wirtschafts- und Bankrecht
WuW	Wirtschaft und Wettbewerb
z. B.	zum Beispiel
z. T.	zum Teil
ZfU	Zeitschrift für Umweltpolitik & Umweltrecht
ZfV	Zeitschrift für Verkehrswissenschaft
ZG	Zeitschrift für Gesetzgebung
Ziff.	Ziffer(n)
ZIP	Zeitschrift für Wirtschaftsrecht
zit.	zitiert
ZJS	Zeitschrift für das Juristische Studium
ZRP	Zeitschrift für Rechtspolitik
ZUR	Zeitschrift für Umweltrecht
ZWeR	Zeitschrift für Wettbewerbsrecht

Einleitung

Mit der Regulierung des Rideselling widmet sich diese Untersuchung einer bereichsspezifischen Ausprägung der sog. *Sharing Economy*. Die „Ökonomie des Teilens“, die ungefähr ab 2013 ins Bewusstsein einer breiteren Öffentlichkeit trat,¹ kann als wirtschaftliches und gesellschaftliches Phänomen verstanden werden, das mit der fortschreitenden Verbreitung des mobilen Internets einhergeht. Kennzeichnend sind *digitale Plattformen*, die als Marktplätze fungieren und über Smartphone-Apps auf radikal vereinfachte Weise von Plattformnutzern bereitgestellte Angebote mit einer entsprechenden Nachfrage zusammenführen (sog. Matching).² Vordergründig soll es um das Prinzip des „Teilens statt Besitzens“ gehen. Einmalig oder nur selten benötigte Güter müssen nicht mehr gekauft und dauerhaft besessen werden, sondern lassen sich ad hoc und für eine nur vorübergehende Nutzung beziehen. Neben Waren werden auch Dienstleistungen verschiedenster Art feilgeboten, wie die im Fokus dieser Arbeit stehenden taxi-ähnlichen Beförderungen des Rideselling. Als Anbieter der digital vermittelten Leistungen treten typischerweise Privatpersonen, oftmals aber auch Kleingewerbetreibende auf.

Das Ergebnis dieser Austauschprozesse wird von Apologeten der Sharing Economy als ökologisch wertvolles, weil ressourcenschonendes Teilen knapper und nicht vollständig ausgelasteter Güter betrachtet. Neu entstandene Märkte und Arbeitsplätze würden zusätzliche Einnahmequellen ermöglichen und Wirtschaftswachstum erzeugen. Digitale, bessere und effizientere Dienstleistungen sollen die Angebotsvielfalt erhöhen und Kosten senken. Nimmt man diese Versprechungen für bare Münze, erscheint die Sharing Economy als erfreuliche Entwicklung, die eine von staatlichen Einflüssen ungestörte Entfaltung, wenn nicht sogar eine aktivierende Förderung verdient. Dahingehende Signale sind auf politischer Ebene verbreitet zu vernehmen. So befürworteten auf Unionsebene die EU-Kommission sowie das Europäische Parlament eine proaktive Unterstützung der Innovations-, Wettbewerbs- und Wachstumschancen der Sharing Economy.³ Hierzu

¹ Eingehend zu verschiedenen Aspekten der Sharing Economy siehe die Beiträge im Sammelwerk Dörr/Goldschmidt/Schorkopf (Hrsg.), *Share Economy – Institutionelle Grundlagen und gesellschaftspolitische Rahmenbedingungen*, Tübingen 2018; aus der englischsprachigen Literatur statt vieler Davidson/Finck/Infranca (Hrsg.), *The Cambridge Handbook of the Law of the Sharing Economy*, Cambridge (UK) 2018.

² Monographisch *Evans/Schmalensee*, *Matchmakers* (2016).

³ Europäische Kommission, *Europäische Agenda für die kollaborative Wirtschaft*, COM (2016) 356 final, S. 18; dazu *Cauffman*, *EuCML* 2016, 235; *Wewer*, *ZRP* 2016,

lande forderte das Bundesministerium für Wirtschaft und Energie (BMWi) in seinem „Aktionsprogramm Digitalisierung“ im September 2016 ein „Mehr Teilen möglich machen durch eine soziale Sharing Economy“.⁴ Schließlich sprach sich auch der Deutsche Bundestag dafür aus, die Wachstumschancen der kollaborativen Wirtschaft zu nutzen und diesbezügliche Herausforderungen anzunehmen.⁵ Dem liegt die explizit formulierte Hoffnung zugrunde, dass mit digitalen Sharing-Modellen Kapazitäten in Unternehmen und Prozessen besser ausgelastet, der Ressourcenverbrauch gesenkt, die Nachhaltigkeit gestärkt und eine höhere Vernetzung zwischen Wirtschaft und Gesellschaft erreicht werden könnte.⁶ Noch nicht absehbar sind die endgültigen Auswirkungen der auf Unionsebene gegenwärtig im Fluss befindlichen Reform des digitalen Raums für Plattformen der Sharing Economy.⁷

Demgegenüber wird auch vor politischen, wirtschaftlichen und sozialen Gefahren der Sharing Economy gewarnt.⁸ So erscheine ihre rasante Ausbreitung weniger einem idealisierenden Überbau geschuldet, sondern sei von einem offensiven Verfolgen kommerzieller Geschäftsinteressen großer Plattformanbieter geprägt.⁹ Aus jeder vermittelten Transaktion würden die digitalen Marktplätze ihren finanziellen Nutzen ziehen, die damit verbundenen Nachteile und Risiken aber die einzelnen Anbieter und Kunden tragen lassen.¹⁰ Diese Kritik hat ihre Berechtigung: Wer ohne Vorhaltung eigener Betriebsmittel nur fremde Dienstleistungen und Güter vermittelt, trägt nicht das Gros des unternehmerischen (Investitions-)Risikos. Wer sich selbst in der Rolle sieht, bloß fremdes Angebot mit

193; siehe zuvor bereits die Stellungnahme des Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschusses zum Thema „Gemeinschaftlicher oder partizipativer Konsum: ein Nachhaltigkeitsmodell für das 21. Jahrhundert“ v. 21.01.2014, ABl. 2014/C 177/1; siehe auch Entschließung des Europäischen Parlaments v. 24.11.2016 zu neuen Chancen für kleine Verkehrsunternehmen einschließlich solcher, die kollaborative Geschäftsmodelle verfolgen, ABl. 2018/C 224/127; Entschließung des Europäischen Parlaments v. 15.6.2017 zu einer Europäischen Agenda für die kollaborative Wirtschaft, ABl. 2018/C 331/125.

⁴ BMWi, Aktionsprogramm Digitalisierung (2016), Punkt 12.

⁵ Vgl. den mit Beschluss v. 09.03.2017 angenommenen Antrag der Fraktionen CDU/CSU und SPD, BT-Drs. 18/11399.

⁶ BT-Drs. 18/11399, S. 2.

⁷ Siehe die Vorschläge der EU-Kommission für eine Verordnung über bestreitbare und faire Märkte im digitalen Sektor (Gesetz über digitale Märkte) v. 15.12.2020, COM (2020) 842 final sowie für eine Verordnung über einen Binnenmarkt für digitale Dienste (Gesetz über digitale Dienste) und zur Änderung der Richtlinie 2000/31/EG vom 15.12.2020, COM (2020) 825 final; siehe zur zugrundeliegenden Digitalstrategie EU-Kommission, Gestaltung der digitalen Zukunft Europas, Mitteilung v. 19.02.2020, COM (2020) 67 final; ausführlich zu Bausteinen für ein europäisches Recht der Plattformökonomie *Busch/Dannemann et al.*, MMR 2020, 667.

⁸ Siehe etwa *Wewer*, *Leviathan* 44 (2016), 155.

⁹ Vgl. *Slee*, *Deins ist Meins* (2016), S. 212 ff.

¹⁰ *Wewer*, *Leviathan* 44 (2016), 155 (162).

entsprechender Nachfrage zusammenzuführen, muss sich auch nicht zwingend Gedanken über bedeutsame Fragen machen wie die Einhaltung gesetzlicher Standards, die soziale Absicherung der Anbieter, die Zahlung anfallender Steuern oder die Haftung für Schäden, sondern mag sich damit begnügen, die Plattformnutzer mit wohlgemeinten Empfehlungen und Hinweisen zur Beachtung entsprechender Pflichten anzumahnen. Von diesen Vorzügen der Plattformökonomie Gebrauch machend, bauen meist US-amerikanische Digitalunternehmen ihre Geschäfte expansiv aus und lassen klassische Anbieter der analogen „Standard Economy“ jene disruptive Kraft spüren, die kollaterale Folge einer prophezeiten umfassenden digitalen Revolution im gegenwärtigen Wirtschaftssystem sein könnte.¹¹

Der Diskurs um Fluch und Segen der Sharing Economy findet demnach in einem bipolaren Rahmen statt: Dem Postulat einer überwiegenden Nützlichkeit innovativer und digital vermittelter Angebote stehen befürchtete disruptive und gemeinwohlschädliche Folgen gegenüber. Aus rechtswissenschaftlicher Perspektive stellt sich im Hinblick auf die *Regulierung der Sharing Economy* insbesondere die Frage, ob neuartige Geschäftsmodelle der Plattformökonomie vom jeweils einschlägigen, typischerweise noch auf hergebrachte analoge Angebotsformen zugeschnittenen Rechtsrahmen erfasst werden, ob sich dieser als offen für die Umsetzbarkeit digital vermittelter Angebote erweist und ob die Dienste der Sharing Economy für die Zukunft einen legislativen Anpassungsbedarf hervorrufen, etwa um die Vorteile neuartiger Angebotsformen zu fördern oder neue Gefahren zu vermeiden. Die Analyse der Sharing Economy wird zu Beginn dieser Untersuchung deren gegenständliche Heterogenität sichtbar machen, die eine übergreifende Regulierung bzw. Kodifizierung der Ökonomie des Teilens – jedenfalls in absehbarer Zeit – ausschließen dürfte. Die vorliegende Arbeit konzentriert sich deshalb auf eine Untersuchung von Personenbeförderungsleistungen des sog. *Rideselling*, das als bereichsspezifische Ausprägung besonders im Fokus der gegenwärtigen Debatte um die Sharing Economy steht. Gemeint sind damit *per Smartphone-App vermittelte taximäßige Pkw-Personenbeförderungen im Nahverkehr, die von privaten oder gewerblichen Beförderungsdienstleistern mit Gewinnerzielungsabsicht durchgeführt werden*.¹² Im Besonderen wird der Blick auf das Unternehmen Uber gerichtet, dessen Plattformen für das Rideselling prägend sind und nicht nur medial eine breite Aufmerksamkeit erfahren, sondern auch Gegenstand zahlreicher gerichtlicher Auseinandersetzungen waren.¹³

¹¹ Vgl. Schwab, Die Vierte Industrielle Revolution (2016), S. 9 ff.

¹² Näher zur Typologisierung des Rideselling Kapitel 1 § 2 A. I.

¹³ Siehe etwa zu UberPop EuGH, Urt. v. 20.12.2017 – C-434/15, ECLI:EU:C:2017:981 (Asociación Profesional Elite Taxi); EuGH, Urt. v. 10.4.2018 – C-320/16, ECLI:EU:C:2018:221 (Uber France); zu Uber Black, BGH GRUR 2019, 298 – Uber-Black II; zu UberX jüngst LG Frankfurt, Urt. v. 19.12.2019 – 3-06 O 44/19 (juris); LG München I GRUR-RS 2020, 951.