

Herausgeber**Prof. Dr. Helmut Köhler****Prof. Dr. Christian Alexander****Chefredakteurin**

Uta Wichering

Redakteur

Thomas Ch. Gramespacher

Wissenschaftlicher Beirat

Prof. Dr. Wolfgang Büscher

Prof. Dr. Jochen Glöckner, LL.M.

Prof. Dr. Franz Hacker

Prof. Dr. Thomas Koch

Dr. Reiner Münker

Dr. Martina Schwonke

In Zusammenarbeit mit der
Wettbewerbszentrale e.V.

dfv' Mediengruppe

Frankfurt am Main

Editorial: Andreas Mundt

Das Kraftstoffmaßnahmenpaket: Zwischen schwierigen Marktstrukturen und dem Wunsch nach schnellen Verbesserungen

**1225 Prof. Dr. Tobias Lettl, LL.M. und
Dr. Chiara Streitböger**

Harmonisierte Gesetze, fragmentierte Anwendung – Wie viel nationale Durchsetzung verträgt das EU-Kartellrecht?

1233 Prof. Dr. Oliver Kreutz, LL.M.

Trinkgeld-Nudging bei elektronischen Zahlungen – Lauterkeitsrechtliche Fallstricke durch unzulässige Beeinflussung

1239 Lars Meinhardt

Aktuelles Wettbewerbsverfahrensrecht 2025 (Teil 1)

1247 Prof. Niko Härting und Jan Friedrich Hemann

Vorlage verpasst – Anmerkungen zu BGH Rückkehrpflicht VI

1251 Arno Minuth und Felix Tann

Streit um Obelix – Neue Impulse für den Nachweis von Bekanntheit bei Marken

1256 SR/FT

EuGH, Urteil vom 03.09.2026 – C-60/25

1259 CY/Gândul Media Network u. a.

EuGH, Urteil vom 03.09.2026 – C-598/24

1263 Seniorenwohnheim II

BGH, Urteil vom 03.09.2026 – I ZR 34/23

**1266 Säumnis bei Videoverhandlung gem. § 128a ZPO und
Anforderungen an Darlegung des Technikausfalls**

BGH, Urteil vom 30.07.2026 – I ZR 31/26

**1270 beA – Technische Störung und nicht zumutbare
Ersatzeinreichung gem. § 130d S. 2 ZPO**

BGH, Beschluss vom 30.07.2026 – I ZB 85/25

1274 VISA

BGH, Beschluss vom 17.06.2026 – KZR 29/25

1280 Rundholz BW

BGH, Urteil vom 28.07.2026 – KZR 11/24

Prof. Niko Härting und wiss. Mit. Jan Friedrich Hemann, Berlin*

Vorlage verpasst – Anmerkungen zu BGH Rückkehrpflicht VI

Zugleich Besprechung von BGH, 03.06.2026 – I ZR 123/25 – Rückkehrpflicht VI**

INHALT

I. Sachverhalt und Instanzenzug

II. 100 Jahre Mietwagen

III. Taxis und Mietwagen nach dem PBefG

IV. Rechtsprechung des BVerfG

V. EuGH: „Prestige and Limousine“

VI. BGH: „Rückkehrpflicht VI“

1. Art. 49 AEUV

2. Art. 12 Abs. 1 GG

- a) Legitimer Zweck
 - aa) „Existenz und Funktionsfähigkeit des Taxiverkehrs“
 - bb) „Gute Organisation der Beförderung, des Verkehrs und des öffentlichen Raums“
 - cc) Umweltschutz
- b) Geeignetheit
 - aa) „Gute Organisation der Beförderung, des Verkehrs und des öffentlichen Raums“
 - (1) Fließender Verkehr
 - (2) Ruhender Verkehr
 - bb) Umweltschutz
 - c) Erforderlichkeit

VII. Fazit

Die Rückkehrpflicht des Mietwagenunternehmers (§ 49 Abs. 4 S. 3 PBefG) beschäftigt regelmäßig den BGH. Nach der Entscheidung „Rückkehrpflicht V“ (BGH, 30.04.2015 – I ZR 196/13, WRP 2015, 1461) hat es elf Jahre bis zum nächsten Fall gedauert. Wenig überraschend rücken in der Entscheidung „Rückkehrpflicht VI“ (BGH, 03.06.2026 – I ZR 123/25, WRP 2026, 1019) verfassungsrechtliche Fragen in den Mittelpunkt.

I. Sachverhalt und Instanzenzug

- 1 Der jüngsten Entscheidung des BGH lag eine Klage einer Kölner Taxigenossenschaft gegen ein Unternehmen zugrunde, das über die Plattform „UberX“ vermittelte Fahrten unter Einschaltung von Subunternehmern durchführt. Anlass des Rechtsstreits war ein Vorfall vom 19.01.2023: Ein Fahrer eines Subunternehmens hielt sein Fahrzeug nach der Beförderung eines Gastes am Breslauer Platz in Köln an. Er verweilte mehrere Minuten an Ort und Stelle, bevor er eine von der Klägerin aufgegebene Testbestellung erhielt, die er sofort annahm. Nachdem diese sofort wieder storniert wurde, hielt er weitere Minuten, bis er sich schließlich aus der UBER-App abmeldete. Die klagende Taxigenossenschaft wertete dieses Verhalten als Verstoß gegen die Rückkehrpflicht (§ 49 Abs. 4 S. 3 PBefG) und begehrte Unterlassung.¹⁾ Sowohl das LG Köln als auch das OLG Köln gaben der Klage statt.²⁾

* Mehr über die Autoren erfahren Sie auf S. 1347.

** Abgedruckt in WRP 2026, 1019 ff.

1) Zum Sachverhalt vgl. BGH, 03.06.2026 – I ZR 123/25, WRP 2026, 1029, Rn. 1 ff. – Rückkehrpflicht VI.

2) OLG Köln, 09.05.2025 – 6 U 106/24, WRP 2025, 947.

3) BGH, 03.06.2026 – I ZR 123/25, WRP 2026, 1029, Rn. 7 ff. – Rückkehrpflicht VI.

Der BGH bestätigte diese Entscheidungen und bejahte einen Rückkehrverstoß.³⁾ Dass es sich bei § 49 Abs. 4 S. 3 PBefG um eine Marktverhaltensregel handelt, hatte der BGH bereits in der Vergangenheit mehrfach entschieden.⁴⁾

II. 100 Jahre Mietwagen

Die Rückkehrpflicht des Mietwagenunternehmers ist viel älter als UBER, BOLT und andere Vermittlungsplattformen. Motorisierte Taxis und Mietwagen gibt es schon fast so lange, wie es Autos gibt. Beide Verkehrsmöglichkeiten prägen seit über 100 Jahren den gewerblichen Personenverkehr. Dabei kamen ihnen traditionell unterschiedliche Funktionen zu. Taxis auf der einen Seite fanden ihren Zweck in der allgemeinen und jederzeit verfügbaren Beförderung von Personen im öffentlichen Raum. Sie konnten auf der Straße herangewunken, an Taxiständen aufgenommen oder telefonisch bestellt werden. Insbesondere in Städten gewährleisteten sie eine flächendeckende Mobilität. Mietwagen auf der anderen Seite fanden ihren Einsatzbereich vor allem in vorab gebuchten Fahrten für spezielle Beförderungszwecke wie etwa einen Hotel- oder Limousinenservice. Anders als Taxis waren Mietwagen typischerweise nicht permanent sichtbar im Straßenbild präsent.

III. Taxis und Mietwagen nach dem PBefG

An diese Unterscheidung knüpft das Personenbeförderungsrecht seit jeher an und differenziert strikt zwischen beiden Verkehrsförmlichkeiten. Sowohl Taxis als auch Mietwagen unterfallen dem Personenbeförderungsgesetz (PBefG), werden jedoch unterschiedlichen Regelungen unterworfen.

Taxis gelten als Bestandteil der öffentlichen Daseinsvorsorge.⁵⁾ Daher gibt es für den Taxiverkehr die Beförderungspflicht gemäß § 22 PBefG. Innerhalb des festgelegten Pflichtfahrgebiets müssen Fahrgäste grundsätzlich befördert werden. Ergänzt wird diese Verpflichtung durch die Betriebspflicht nach § 21 PBefG, wonach das Unternehmen den genehmigten Betrieb aufrechterhalten muss. Darüber hinaus unterliegen Taxis gemäß § 51 Abs. 1 PBefG einer Tarifpflicht, wonach die Beförderungsentgelte nicht frei, sondern durch Rechtsverordnung der Landesregierung festgesetzt werden.

Der Mietwagenverkehr unterliegt diesen Beschränkungen nicht, da er nie zur öffentlichen Daseinsvorsorge zählte. Daher finden nach § 49 Abs. 4 S. 8 PBefG die §§ 21 und 22 PBefG auf Mietwagen keine Anwendung. Für Mietwagen besteht weder eine Betriebs- noch eine Beförderungspflicht. Auch die Tarifpflicht des § 51 PBefG erfasst ausschließlich den Taxiverkehr.

Seit jeher konnte man Taxis und Mietwagen leicht verwechseln, da sich ein und dieselben Fahrzeuge wahlweise als Taxis oder Mietwagen einsetzen lassen. Daher gab es das Bedürfnis, die zwei Verkehrsformen auseinanderzuhalten, Verwechslungen auszuschließen und streng regulierte Taxiunternehmer vor existenzgefährdender Konkurrenz durch Mietwagenunternehmer zu schützen.

4) Vgl. BGH, 30.04.2015 – I ZR 196/13, WRP 2015, 1461, Rn. 12; BGH, 18.05.2017 – I ZR 3/16, WRP 2017, 801, Rn. 16.

5) Linke, NVwZ 2021, 1001, 1003.

Härting/Hemann, Vorlage verpasst – Anmerkungen zu BGH Rückkehrpflicht VI

zen. Diesen Zwecken dient die Verpflichtung des Mietwagenunternehmers, ausschließlich Beförderungsaufträge auszuführen, die am Betriebssitz oder in der Wohnung des Unternehmers eingehen (§ 49 Abs. 4 S. 2 PBefG). Denselben Zwecken dient es, dass ein Mietwagen gemäß § 49 Abs. 4 S. 3 PBefG nach Ausführung eines Beförderungsauftrags unverzüglich zum Betriebssitz zurückzukehren hat, sofern nicht bereits vor oder während der Fahrt ein neuer Beförderungsauftrag eingegangen ist. Diese Rückkehrpflicht führt dazu, dass Mietwagen – anders als Taxis – nicht im öffentlichen Straßenverkehr „verweilen“ können.

IV. Rechtsprechung des BVerfG

- 7 Die Verpflichtungen des Mietwagenunternehmers nach dem PBefG haben schon frühzeitig das BVerfG beschäftigt. Dass es sich bei diesen Verpflichtungen um Eingriffe in die Berufsfreiheit (Art. 12 Abs. 1 GG) handelt, liegt auf der Hand. Sowohl das Führen eines Mietwagenunternehmens als auch die Tätigkeit als Fahrer sind auf Dauer angelegte Tätigkeiten zur Schaffung und Erhaltung einer Lebensgrundlage und mithin Berufe im Sinne des Art. 12 Abs. 1 GG.⁶⁾
- 8 Die Rückkehrpflicht verlangt von Mietwagenunternehmern und ihren Fahrern nach jeder Fahrt die Rückkehr zu ihrem Betriebsitz. Sie zwingt somit in einer Vielzahl von Fällen zu Leerfahrten, weil Fahrzeuge nicht in der Nähe des Zielorts auf den nächsten Auftrag warten dürfen, sondern in Richtung Betriebssitz disponiert werden müssen. Das reduziert die Auslastung, erhöht Zeit- und Kraftstoffaufwand, verschlechtert die Wettbewerbsposition gegenüber Taxis und macht die Tätigkeit insgesamt weniger attraktiv.
- 9 Damit Art. 12 Abs. 1 GG nicht verletzt wird, muss der Eingriff gerechtfertigt sein. Von herausragender Bedeutung ist hierbei die Verhältnismäßigkeitsprüfung. Kern der Prüfung der Verhältnismäßigkeit bei einer Grundrechtsbeeinträchtigung durch ein Gesetz ist die Bewertung der Relation zwischen der durch das Gesetz bewirkten Freiheitsbeeinträchtigung und des mit dem Gesetz verfolgten Zwecks.⁷⁾ Um einen Eingriff in die Berufsfreiheit zu rechtfertigen, muss § 49 Abs. 4 S. 3 PBefG vernünftigen Gründen des Allgemeinwohls dienen.⁸⁾
- 10 1989 hatte das BVerfG⁹⁾ zuletzt die Gelegenheit, zum genauen Zweck der Rückkehrpflicht Stellung zu beziehen. Ein örtlicher Zusammenschluss hatte auf Unterlassung gegen ein Mietwagenunternehmen geklagt, das mehrfach gegen die Rückkehrpflicht verstoßen hatte. Das zuständige Landgericht setzte das Verfahren nach Art. 100 Abs. 1 GG aus und legte dem BVerfG die Frage vor, ob § 49 Abs. 4 S. 3 PBefG verfassungskonform sei. Dieses bestätigte die Verfassungskonformität der Norm. Der legitime Zweck der Vorschrift liege darin, die „Existenz- und Funktionsfähigkeit des Taxiverkehrs“ zu schützen.¹⁰⁾ Dass dieser Zweck kein neuer war, beweist ein Blick in die Archive des BVerfG: So vertrat das BVerfG bereits 1960 die Auffassung, dass „Existenz und Funktionieren dieses Zweiges des Gelegenheitsverkehrs“ schützenswert seien.¹¹⁾ Diese Argumentation knüpft daran an, dass Taxis einer Tarifbindung und Beförderungspflicht unterliegen, während Mietwagen ihre Preise frei vereinbaren und Beförderungsaufträge ablehnen können.¹²⁾ Aus dieser regulatori-

schen Asymmetrie leitete das Bundesverfassungsgericht auch 1989 ab, dass Mietwagen nicht in gleicher Weise wie Taxis im öffentlichen Raum „bereitgehalten“ werden dürften.¹³⁾

V. EuGH: „Prestige and Limousine“

Das Nebeneinander von Taxis und Mietwagen ist kein rein deutsches Phänomen. Es überrascht daher nicht, dass in jüngerer Vergangenheit ein Fall aus Spanien den Weg zum EuGH fand. Diesen entschied der EuGH 2023 unter dem Namen „Prestige and Limousine“.¹⁴⁾

Ausgangspunkt des Rechtsstreits war die Klage mehrerer Unternehmen, die Mietwagenservices mit Fahrer (*vehículo de transporte con conductor* – kurz: VTC) in Barcelona anboten. Aufgrund einer im Jahr 2018 von der Metropolbehörde Barcelona erlassenen Regelung war für die Erbringung von Beförderungsleistungen neben der Genehmigung nach nationalem Recht eine zusätzliche örtliche Betriebslizenz erforderlich. Zudem wurde die Zahl der VTC-Lizenzen auf eine Lizenz je 30 Taxilizenzen begrenzt. Die Unternehmen klagten gegen diese Regelung.¹⁵⁾

Das *Tribunal Superior de Justicia de Cataluña* setzte das Verfahren aus und legte dem EuGH im Rahmen eines Vorabentscheidungsverfahrens die Frage vor, ob die zusätzliche Genehmigungspflicht und die mengenmäßige Beschränkung der VTC-Lizenzen mit der Niederlassungsfreiheit nach Art. 49 AEUV vereinbar sind.¹⁶⁾

In seiner Entscheidung gibt der EuGH vor, dass „eine gute Organisation der Beförderung, des Verkehrs und des öffentlichen Raums“ sowie der Umweltschutz durchaus zwingende Gründe des Allgemeininteresses sein können.¹⁷⁾ Sie sind somit vorbehaltlich einer verhältnismäßigen Abwägung tauglich, Eingriffe in die durch die Verträge garantierten Grundfreiheiten zu rechtfertigen.¹⁸⁾

Jedoch können demgegenüber „rein wirtschaftliche Motive keine zwingenden Gründe des Allgemeininteresses darstellen“.¹⁹⁾ Da die Erhaltung der wirtschaftlichen Lebensfähigkeit des Taxigewerbes als „rein wirtschaftliches Motiv“ anzusehen sei, könne dieser nicht als Rechtfertigungsgrund für Beschränkungen der Dienstleistungsfreiheit herangezogen werden.²⁰⁾

Etwas anderes könne allenfalls dann gelten, wenn es sich bei dem Taxigewerbe um „Dienstleistungen von allgemeinem wirtschaftlichem Interesse“ im Sinne des Art. 106 Abs. 2 AEUV handelt. Zum einen bedürfe es hierfür eines „allgemeine[n] wirtschaftliche[n] Interesse[s]“, das „gegenüber dem Interesse an anderen Tätigkeiten des Wirtschaftslebens spezifische Merkmale aufweist“.²¹⁾ Zum anderen müsse die Dienstleistung „der Erfüllung eines besonderen Auftrags von öffentlichem Interesse [dienen]“.²²⁾ Der EuGH stellt klar, dass dieses zweite Merkmal einen Hoheitsakt des Mitgliedstaats erforderlich macht, der „zumindest die Art, die Dauer und die Tragweite der gemeinschaftlichen Verpflichtungen [definiert], die den mit der Erfüllung dieser Verpflichtungen betrauten Unternehmen obliegen“.²³⁾ Zu-

13) BVerfG, 14.11.1989 – 1 BvL 14/85, 1 BvR 1276/84, WRP 1990, 310, Rn. 74.

14) EuGH, 08.06.2023 – C-50/21, EU:C:2023:448, juris, Rn. 31 ff. – Prestige and Limousine.

15) Vgl. zum Sachverhalt EuGH, 08.06.2023 – C-50/21, EU:C:2023:448, juris, Rn. 20 ff. – Prestige and Limousine.

16) EuGH, 08.06.2023 – C-50/21, EU:C:2023:448, juris, Rn. 30 – Prestige and Limousine.

17) EuGH, 08.06.2023 – C-50/21, EU:C:2023:448, juris, Rn. 69 – Prestige and Limousine.

18) EuGH, 08.06.2023 – C-50/21, EU:C:2023:448, juris, Rn. 83 – Prestige and Limousine.

19) EuGH, 08.06.2023 – C-50/21, EU:C:2023:448, juris, Rn. 70 – Prestige and Limousine.

20) EuGH, 08.06.2023 – C-50/21, EU:C:2023:448, juris, Rn. 71 – Prestige and Limousine.

21) EuGH, 08.06.2023 – C-50/21, EU:C:2023:448, juris, Rn. 77 – Prestige and Limousine.

22) EuGH, 08.06.2023 – C-50/21, EU:C:2023:448, juris, Rn. 77, 78 – Prestige and Limousine mit Verweis auf EuGH, 07.11.2018 – C-171/17, EU:C:2018:881, juris, Rn. 51, 52 – Kommission/Ungarn.

23) EuGH, 08.06.2023 – C-50/21, EU:C:2023:448, juris, Rn. 79 – Prestige and Limousine mit Verweis auf EuGH, 20.12.2017 – C-66/16 P bis C-69/16 P, EU:C:2017:999, juris, Rn. 72 und 73 – Comunidad Autónoma del País Vasco u.a./Kommission.

6) Vgl. BVerfG, 19.07.2000 – 1 BvR 539/96, juris, Rn. 63; BVerfG, 26.06.2002 – 1 BvR 558/91, 1 BvR 1428/91, juris, Rn. 41.

7) Remmert, in: Dürig/Herzog/Scholz, Grundgesetz, Stand März 2026, Art. 12 Abs. 1, Rn. 166.

8) Vgl. BVerfG, 11.06.1958 – 1 BvR 596/56, juris, Rn. 74; BVerfG, 11.02.1992 – 1 BvR 1531/90, juris, Rn. 55.

9) BVerfG, 14.11.1989 – 1 BvL 14/85, 1 BvR 1276/84, WRP 1990, 310.

10) BVerfG, 14.11.1989 – 1 BvL 14/85, 1 BvR 1276/84, WRP 1990, 310, Rn. 54.

11) BVerfG, 08.06.1960 – 1 BvL 53/55, juris, Rn. 69.

12) Vgl. BVerfG, 08.06.1960 – 1 BvL 53/55, juris, Rn. 70.

dem sei gemäß Art. 106 Abs. 2 AEUV notwendig, dass die Ausnahme vom AEUV auch zur Erfüllung der übertragenen besonderen Aufgabe erforderlich ist.²⁴⁾ Allein der Umstand, dass das Taxigewerbe in einem Mitgliedstaat stark reguliert ist, genüge aus sich heraus allerdings nicht diesen Anforderungen.²⁵⁾

VI. BGH: „Rückkehrpflicht VI“

- 17 Der BGH musste sich in seiner Entscheidung „Rückkehrpflicht VI“²⁶⁾ sowohl mit Art. 49 AEUV als auch mit Art. 12 Abs. 1 GG befassen. Bei Art. 49 AEUV konnte er sich einer Entscheidung entziehen, bei Art. 12 Abs. 1 GG äußerte der BGH zwar erhebliche „Zweifel“ an der Verfassungskonformität des § 49 Abs. 4 S. 3 PBefG, konnte sich jedoch mit wenig überzeugender Begründung nicht zu einer Vorlage an das BVerfG (Art. 100 Abs. 1 GG) durchringen.

1. Art. 49 AEUV

- 18 Laut dem BGH kam eine Verletzung der Dienstleistungsfreiheit nach Art. 49 AEUV mangels betroffenem Schutzbereich von vornherein nicht in Betracht. Voraussetzung hierfür sei ein grenzüberschreitender Bezug des Sachverhalts. Ein solcher fehle jedoch, da sowohl die Klägerin als auch die Beklagte ihren Sitz in Deutschland hatten und der Streit ausschließlich die innerdeutsche Personenbeförderung betraf.²⁷⁾

2. Art. 12 Abs. 1 GG

a) Legitimer Zweck

aa) „Existenz und Funktionsfähigkeit des Taxiverkehrs“

- 19 Die Kernfrage aus „Prestige and Limousine“ – die Erhaltung der wirtschaftlichen Lebensfähigkeit des Taxigewerbes als Rechtfertigung eines Eingriffs in Grundfreiheiten von Mietwagenunternehmen – stellt sich auch unter dem Gesichtspunkt des Art. 12 Abs. 1 GG. Dies erkennt auch der BGH in „Rückkehrpflicht VI“ und merkt an, es sei zweifelhaft, ob der „Schutz von Existenz und Funktionsfähigkeit des Taxiverkehrs“ auch heute noch einen besonders wichtigen Belang des Gemeinwohls darstellt.²⁸⁾ Hierzu beruft er sich explizit auf „neue Mobilitätsangebote und die sich ändernden Mobilitätsbedürfnisse der Menschen“ sowie die EuGH-Entscheidung „Prestige and Limousine“.²⁹⁾
- 20 Immer weniger Menschen winken ein Taxi auf der Straße herbei oder rufen eine Funkzentrale an. Stattdessen werden Taxis über dieselben oder doch ähnliche Apps bestellt, wie dies bei Mietwagen der Fall ist. Nutzer können ihren Standort übermitteln, verfügbare Fahrzeuge in der unmittelbaren Umgebung anzeigen lassen und Fahrten innerhalb weniger Minuten buchen. Die über solche Plattformen vermittelten Leistungen ähneln dem klassischen Taxiverkehr in wesentlichen Punkten: Die Beförderung erfolgt regelmäßig spontan und bedarfsorientiert, die Fahrzeuge stehen kurzfristig zur Verfügung und die Vermittlung erfolgt ortsnahe innerhalb des städtischen Raums. Im heutigen Bestellmarkt haben Taxis und Mietwagen sich technisch und praktisch deutlich angenähert. Aus Sicht der Fahrgäste unterscheidet sich die Inanspruchnahme einer über UBER oder vergleichbare Plattformen gebuchten Fahrt daher häufig kaum von der Nutzung eines Taxis. Je weniger die Abgrenzung durch tatsächlich unterschiedliche Funktionen, sondern vor allem durch rechtliche Pri-

vilegien und Pflichten konstruiert wird, desto näher rückt die Rückkehrpflicht an einen bloßen wirtschaftlichen Konkurrenzschutz heran.

21 Statt sich mit dieser Entwicklung intensiv auseinanderzusetzen, greift der BGH zu einem Kunstgriff. Er betont einerseits deutlich seine Zweifel an der Verfassungskonformität des § 49 Abs. 4 S. 3 PBefG. Andererseits erstickt er sogleich diese Zweifel im Keim und behauptet, „die für eine Vorlage nach Art. 100 Abs. 1 S. 1 Fall 2 GG erforderliche Überzeugung“ nicht gewonnen zu haben, dass die Rückkehrpflicht mit Art. 12 Abs. 1 GG nicht vereinbar ist.³⁰⁾ Warum der BGH „not convinced“³¹⁾ war, sagt er nicht und verweist stattdessen – ebenso wolkig wie allgemein – auf den „weiten Beurteilungs- und Gestaltungsspielraum“ des Gesetzgebers.³²⁾

22 Vorlagebeschlüsse des BGH nach Art. 100 Abs. 1 GG sind insbesondere beim I. Zivilsenat eine Rarität³³⁾ – anders als Vorlagen beim EuGH, die in Karlsruhe sehr beliebt sind. Dies mag daran liegen, dass das BVerfG in jüngerer Zeit immer strenger geworden ist bei der Fortentwicklung der – im Einzelnen gesetzlich nicht geregelten – Voraussetzungen für eine zulässige Richtervorlage.³⁴⁾ Welches Gericht lässt sich schon gerne vom BVerfG schulmeisterlich über Zulässigkeitsfragen belehren?

bb) „Gute Organisation der Beförderung, des Verkehrs und des öffentlichen Raums“

23 Aus Sicht des BGH gab es keine Notwendigkeit, auf mögliche weitere wichtige Belange des Gemeinwohls einzugehen, die einen Eingriff in Art. 12 Abs. 1 GG rechtfertigen könnten. Anknüpfen ließe sich indes an die „gute Organisation der Beförderung, des Verkehrs und des öffentlichen Raums“, die der EuGH in „Prestige and Limousine“ als möglichen Gemeinwohlbelang erwähnt.³⁵⁾

24 Anders als man zunächst denken könnte, ist die „gute Organisation der Beförderung, des Verkehrs und des öffentlichen Raums“ keine Leerformel, sondern verweist auf das öffentliche Interesse, Verkehr so zu steuern, dass Sicherheit, Flüssigkeit und Funktionsfähigkeit des Mobilitätssystems gewahrt bleiben und der begrenzte Straßenraum nicht durch ineffiziente Verkehre blockiert wird. Erfasst ist dabei sowohl die Steuerung des fließenden Verkehrs, etwa die Vermeidung von Such- und Warteverkehr, als auch die Ordnung des ruhenden Verkehrs, etwa die Vermeidung von unzulässigem Bereithalten an Orten mit hoher Konfliktdichte.³⁶⁾ Übertragen auf die Rückkehrpflicht geht es dann nicht um Konkurrenzschutz, sondern um die Steuerung der Präsenz von Fahrzeugen ohne konkreten Auftrag mit dem Ziel, Stau, Behinderungen und eine Überlastung sensibler Orte zu vermeiden. Auch verfassungsrechtlich kann die Ordnung des Verkehrs und die Sicherung einer funktionsfähigen Personenbeförderung einen legitimen Gemeinwohlzweck darstellen.

cc) Umweltschutz

25 Dazu kann man versucht sein, parallel zum EuGH in „Prestige and Limousine“ auch den Umweltschutz als Rechtfertigungsgrund heranzuziehen.³⁷⁾ Dieser ist im Grundgesetz durch

24) EuGH, 08.06.2023 – C-50/21, EU:C:2023:448, juris, Rn. 80 – Prestige and Limousine.

25) EuGH, 08.06.2023 – C-50/21, EU:C:2023:448, juris, Rn. 81 – Prestige and Limousine.

26) BGH, 03.06.2026 – I ZR 123/25, WRP 2026, 1029, Rn. 27 ff. – Rückkehrpflicht VI.

27) BGH, 03.06.2026 – I ZR 123/25, juris, WRP 2026, 1019, Rn. 49 ff. – Rückkehrpflicht VI.

28) BGH, 03.06.2026 – I ZR 123/25, WRP 2026, 1029, Rn. 29 – Rückkehrpflicht VI.

29) BGH, 03.06.2026 – I ZR 123/25, WRP 2026, 1029, Rn. 29 – Rückkehrpflicht VI.

30) BGH, 03.06.2026 – I ZR 123/25, WRP 2026, 1029, Rn. 29 – Rückkehrpflicht VI.

31) Frei nach Bundesaußenminister Joschka Fischer bei der Münchner Sicherheitskonferenz im Februar 2003 zu US-Verteidigungsminister Donald Rumsfeld; es ging um den Irak-Krieg: „Excuse me, I'm not convinced“, <https://www.bmvg.de/de/themen/informelles-sicherheitspolitisches-treffen-seit-1963-21472>.

32) BGH, 03.06.2026 – I ZR 123/25, juris, WRP 2026, 1019, Rn. 29 – Rückkehrpflicht VI.

33) Den Verfassern ist kein einziger Vorlagebeschluss des I. Zivilsenats nach Art. 100 Abs. 1 GG bekannt.

34) Vgl. etwa BVerfG, 11.8.2025 – 1 BvL 2/25, juris.

35) EuGH, 08.06.2023 – C-50/21, EU:C:2023:448, juris, Rn. 83 – Prestige and Limousine.

36) Diese Begrifflichkeiten verwendet auch Knauff, NZV 2025, 145, Rn. 34.

37) Vgl. EuGH, 08.06.2023 – C-50/21, EU:C:2023:448, juris, Rn. 83 – Prestige and Limousine.

Härting/Hemann, Vorlage verpasst – Anmerkungen zu BGH Rückkehrpflicht VI

Art. 20a GG als Staatsziel verankert. Hiernach schützt der Staat, auch in Verantwortung für die künftigen Generationen, die natürlichen Lebensgrundlagen und die Tiere im Rahmen der verfassungsmäßigen Ordnung. Soweit die Rückkehrpflicht mit dem Ziel begründet wird, Verkehr und Emissionen zu begrenzen, liegt hierin auch grundsätzlich ein legitimer Zweck.

b) Geeignetheit

- 26** Wie bei allen Grundrechten muss auch eine gesetzliche Regelung, die die Berufsfreiheit beeinträchtigt, zur Verfolgung des ihr zugrunde liegenden Zwecks geeignet sein. Das ist der Fall, wenn das in der Regelung liegende Ge- oder Verbot den vom Gesetz verfolgten Zweck zumindest fördern kann.³⁸⁾
- 27** Bei einer komplexen Verkehrsregelung genügt kein abstrakter Bezug. Es muss plausibel sein, dass die Regelung in ihrer konkreten Ausgestaltung einen messbaren Beitrag leistet und nicht systematisch gegenläufige Effekte erzeugt.

aa) „Gute Organisation der Beförderung, des Verkehrs und des öffentlichen Raums“

(1) Fließender Verkehr

- 28** Für den fließenden Verkehr ist die Eignung zu einer guten Organisation des Verkehrs nicht gegeben. Wenn Fahrzeuge allein zur Normbefolgung zurück zum Betriebssitz fahren, erzeugt die Pflicht zusätzliche Fahrbewegungen. Solche Leerfahrten erhöhen das Verkehrsaufkommen und stehen dem Ziel, Verkehr zu ordnen und zu reduzieren, entgegen.
- 29** Dieser Effekt fällt umso stärker aus, je weiter Betriebssitze und Einsatzgebiete auseinanderliegen. Zudem passt die Pflicht nur begrenzt zur Funktionsweise appbasierter Vermittlung, die darauf ausgerichtet ist, Nachfrage und Angebot in räumlicher Nähe zu verbinden und Suchverkehr zu vermeiden. Eine Regelung, die effiziente Anschlussdispositionen strukturell erschwert, kann die Verkehrslage im Ergebnis nur verschlechtern.
- 30** Schließlich ist die Lenkungswirkung der Rückkehrpflicht nicht stabil, weil Unternehmen Betriebssitze strategisch in nachfragestarke Zonen verlegen können, ohne dass damit eine Entlastung des Verkehrs einhergeht. Gerade diese Umgehungsmöglichkeit zeigt, dass der Beitrag zur Verkehrsorganisation im fließenden Verkehr begrenzt und nicht systematisch ist.

(2) Ruhender Verkehr

- 31** Anders liegt es bei der Frage des ruhenden Verkehrs. Wenn ohne Rückkehrpflicht ein Anreiz bestünde, Fahrzeuge ohne Auftrag in besonders attraktiven Zonen abzustellen oder dort kreisend zu warten, könnte dies den öffentlichen Raum belasten. Die Rückkehrpflicht senkt jedenfalls den Nutzen eines solchen Verhaltens, weil die Rückkehr zum Betriebssitz als Verhaltensweise vorgegeben ist. Insoweit kann die Maßnahme das Ziel fördert, die Nutzung des öffentlichen Raums zu ordnen.
- 32** Allerdings ist zu berücksichtigen, dass die Rückkehrpflicht nicht zwischen konfliktträchtigen und konfliktarmen Zonen unterscheidet, sondern auch dort greift, wo ein kurzfristiges Warten den öffentlichen Raum nicht spürbar belastet. Die Eignung ist deshalb nur begrenzt und bleibt auf einen abstrakten Lenkungseffekt beschränkt.

bb) Umweltschutz

- 33** Soweit Umweltschutz als Zweck geltend gemacht wird, überzeugt die Rückkehrpflicht als geeignetes Mittel nicht. Der Regulationsmechanismus produziert typischerweise zusätzliche Kilometer ohne Transportzweck und damit zusätzliche Emissionen.

Selbst wenn man annimmt, dass ohne Rückkehrpflicht mehr Fahrzeuge im Zielgebiet verbleiben würden, ist nicht ersichtlich, dass der Nettoeffekt emissionsmindernd wäre.

Vielmehr liegt nahe, dass ein anlassloses Zurückkehren Klimaschutzbelangen zuwiderläuft. Dass dies dem BGH durchaus bewusst war, zeigt ein Blick auf den Wortlaut des Urteils – „die Revision weist allerdings mit Recht darauf hin, dass Art. 20a GG den Staat zum Klimaschutz verpflichtet“³⁹⁾ – und die dezidierte Beschäftigung des Gerichts mit diesem Vorbringen über mehrere Seiten.⁴⁰⁾ Allein aus Art. 20a GG – einer Staatszielbestimmung, keinem Grundrecht – vermochte der BGH indes keine Verfassungswidrigkeit des § 49 Abs. 4 S. 3 PBefG ableiten.

Auch § 49 Abs. 5 PBefG legt den Schluss nahe, dass die Rückkehrpflicht die Umwelt nicht schont, sondern belastet. Denn nach § 49 Abs. 5 PBefG können für Gemeinden mit großer Flächenausdehnung Ausnahmen von der Rückkehrpflicht geschaffen werden. Es scheint somit, dass der Gesetzgeber selbst von relevanten Mehrbelastungen durch Leerfahrten ausgeht und diese jedenfalls punktuell abmildern möchte. Diese These wird dadurch gestützt, dass der Gesetzgeber mittlerweile in § 1a PBefG die Ziele des Klimaschutzes und der Nachhaltigkeit explizit als zu berücksichtigende Belange nennt. Bestünden durch das PBefG für den Umweltschutz keine Gefahren, gäbe es auch keine Notwendigkeit für derartige Bekräftigungen.

c) Erforderlichkeit

Eine gesetzliche Regelung, die die Berufsfreiheit beeinträchtigt, muss auch erforderlich sein, um den Gesetzeszweck zu erfüllen. Das bedeutet, dass es keine gleich geeignete, die Berufsfreiheit aber weniger stark beeinträchtigende Regelungsalternative geben darf.⁴¹⁾ Gerade bei Verkehr und öffentlichem Raum stehen typischerweise verschiedene Steuerungsinstrumente zur Verfügung, die zielgenauer und weniger belastend sein können als eine pauschale Rückkehrpflicht.

Hier drängen sich Alternativen auf, die an die tatsächlichen Belastungsorte und -zeiten anknüpfen. Statt die Rückkehr zum Betriebssitz als Regelfall vorzuschreiben, könnten Kommunen das Bereithalten von Fahrzeugen in besonders sensiblen Bereichen durch räumlich begrenzte Park- und Halteverbote steuern.

Denkbar sind beispielsweise No-Cruising-Zonen um Taxisstände und Hotspots, in denen ein Warten oder langsames Kreisen ohne Auftrag untersagt und kontrolliert wird. Ebenso könnten ausgewiesene Abstellflächen außerhalb der sensibelsten Zonen geschaffen werden, die das kurzfristige Bereithalten ermöglichen, ohne den Straßenraum zu überlasten. Technisch ließe sich die Einhaltung in appbasierten Systemen zudem durch Datenmeldungen, digitale Fahrtenbücher und Geofencing (automatische Einschränkung des erlaubten Fahrgebiets) flankieren, wodurch der Vollzug im Vergleich zu rein straßenpolizeilichen Kontrollen erleichtert werden könnte.

Auch das bestehende Instrumentarium des PBefG zeigt, dass zielgenauere Steuerung möglich ist. Die Rückkehrpflicht steht bereits neben dem Verbot des taxiähnlichen Bereithaltens und neben Anforderungen an die Annahme von Beförderungsaufträgen. Die Ausnahmeregelung des § 49 Abs. 5 PBefG erlaubt zusätzliche Abstellorte, um unnötige Rückfahrten zu vermeiden. Wenn der Gesetzgeber selbst Ausnahmen schafft, weil die starre

38) Vgl. BVerfG, 18.12.1968 – 1 BvL 5/64, juris, Rn. 38 f.; BVerfG, 16.03.1971 – 1 BvR 52/66, 1 BvR 665/66, 1 BvR 667/66, 1 BvR 754/66, juris, Rn. 64.

39) BGH, 03.06.2026 – I ZR 123/25, juris, WRP 2026, 1019, Rn. 31 – Rückkehrpflicht VI.

40) BGH, 03.06.2026 – I ZR 123/25, juris, WRP 2026, 1019, Rn. 30 ff. – Rückkehrpflicht VI.

41) Remmert, in: Dürig/Herzog/Scholz, Grundgesetz (Fn. 7), Art. 12 Abs. 1, Rn. 175. m. w. N.

Pflicht in der Praxis zu unverhältnismäßigen Wegstrecken führen kann, spricht dies dafür, dass mildere Lösungen nicht nur denkbar, sondern normativ bereits angelegt sind.

- 40 Vor diesem Hintergrund erscheint es nicht überzeugend, dass allein eine zwingende Rückkehr zum Betriebssitz gleich wirksam und unverzichtbar ist. Zum einen ist die Rückkehrpflicht nicht zielgenau, weil sie unabhängig von konkreten Verkehrsbelastungen gilt und auch dann eingreift, wenn ein Verbleib in einem Randgebiet den öffentlichen Raum nicht beeinträchtigen würde. Zum anderen ist sie leicht durch eine Standortwahl zu neutralisieren, wenn Betriebssitze in nachfragestarke Lagen verlegt werden. Damit wird deutlich, dass die Rückkehrpflicht nicht notwendigerweise die Innenstädte entlastet, sondern ihre Wirkungen stark von Unternehmensstruktur und Genehmigungspraxis abhängen. Die Erforderlichkeit ist daher nicht belegt.

VII. Fazit

Die Argumente des EuGH aus „Prestige and Limousine“ sind auch nach deutschem Verfassungsrecht überzeugend. Der Schutz der Taxibetriebe vor Konkurrenz ist nach Art. 49 AEUV ebenso wenig haltbar wie nach Art. 12 Abs. 1 GG. Die Rückkehrpflicht der Mietwagenbranche ist sowohl europarechts- als auch verfassungswidrig.

Dem I. Zivilsenat hätte man mehr Mut gewünscht, aus deutlichen „Zweifeln“ Konsequenzen zu ziehen und einen Vorlagebeschluss nach Art. 100 Abs. 1 GG zu formulieren. Den Nachbarn beim BVerfG wünscht man weniger Fantasie und Kleinlichkeit bei der Entwicklung immer neuer Zulässigkeitschürden für Richtervorlagen, damit Art. 100 Abs. 1 GG Fachgerichte nicht dazu verführt, sich in – nicht näher begründete – „Überzeugungen“ zu flüchten.

Arno Minuth und RA Felix Tann, Hamburg*

Streit um Obelix – Neue Impulse für den Nachweis von Bekanntheit bei Marken

INHALT

- I. Einleitung
- II. Unionsrechtliche Einordnung
 - 1. Bekannte Marken, Art. 8 Abs. 5 UMV
 - 2. Allgemeiner Umgang mit mehrgliedrigen Marken
 - a) Verwechslungsgefahr und Prägung des Gesamteindrucks bei zusammengesetzten Zeichen, Art. 8 Abs. 1 lit. b UMV
 - b) Benutzung der Marke, Art. 18 Abs. 1 UAbs. 2 lit. a UMV
 - c) Verletzungstatbestand, Art. 10 Abs. 1 lit. a UMV
- III. Das Obelix-Urteil
 - 1. Zusammenfassung des Sachverhalts
 - 2. Zusammenfassung der Entscheidungsgründe
 - 3. Erkenntnisse für bekannte Marken, die aus mehreren Bestandteilen bestehen
- IV. Einordnung, Ergebnis und Praxishinweise

Das EuG hat mit seinem Obelix-Urteil vom 13.05.2026 – T-24/25 erstmals klargestellt, dass Bekanntheitsbelege nicht deshalb ausgeschlossen werden dürfen, weil sie die gemeinsame Verwendung mit einer anderen Marke betreffen. Der Beitrag ordnet diese Entscheidung in die bestehende Rechtsprechung zu Art. 8 Abs. 1 lit. b, Art. 18 Abs. 1 und Art. 8 Abs. 5 UMV ein, arbeitet den normübergreifenden Grundsatz heraus und leitet daraus Praxishinweise für Inhaber mehrgliedriger Marken ab.

I. Einleitung

- 1 Wer eine bekannte Marke verteidigt, steht vor einer häufig unterschätzten Schwierigkeit: Marken werden selten allein gezeigt. Ob auf Verpackungen, in Werbekampagnen oder auf Merchandising-Produkten – es ist die Regel, nicht die Ausnahme, dass

mehrere Marken desselben Unternehmens gemeinsam auftreten. Was aber, wenn der Markeninhaber im Streitfall nur Belege für die gemeinsame Verwendung vorweisen kann? Das EUIPO und seine Beschwerdekammern haben diese Nachweise bislang gelegentlich mit dem Argument beiseitegeschoben, die Bekanntheit müsse für die Marke isoliert nachgewiesen werden. Genau diese Frage hat das EuG mit seinem Urteil vom 13.05.2026 beantwortet.¹⁾

Les Éditions Albert René, Inhaberin der Unionswortmarke OBELIX, wollte eine von einem polnischen Unternehmen für Schusswaffen und militärisches Gerät angemeldete Wortmarke gleichen Namens für nichtig erklären lassen. Die Beschwerdekammer verneinte die Bekanntheit von OBELIX unter anderem deshalb, weil der Großteil der vorgelegten Belege nicht die Marke „Obelix“ isoliert, sondern die Kombination „Asterix & Obelix“ betraf. Das EuG hob diese Entscheidung auf.²⁾

Der vorliegende Beitrag nimmt das Urteil zum Anlass, die markenrechtliche Behandlung kombinierter verwendeter Marken systematisch aufzuarbeiten. Denn das Obelix-Urteil ist keine Ausnahmeentscheidung. Es fügt sich in eine Rechtsprechungslinie ein, die das EuG über mehrere Normbereiche hinweg entwickelt hat: Bei der Frage der rechtserhaltenden Benutzung nach Art. 18 Abs. 1 UMV, beim Zeichenvergleich im Rahmen der Verwechslungsgefahr nach Art. 8 Abs. 1 lit. b UMV und nun eben auch beim Schutz bekannter Marken nach Art. 8 Abs. 5 UMV. In all diesen Bereichen stellt sich dieselbe Grundfrage: Muss eine Marke isoliert auftreten, um als solche wahrgenommen zu werden, oder genügt es, dass sie in der Kombination erkennbar bleibt? Der Beitrag zeigt, dass das Unionsmarkenrecht hierfür eine einheitliche Antwort bereithält.

Nicht die isolierte Verwendung ist entscheidend, sondern ob die Marke in ihrem Verwendungskontext ihre identifizierende Funktion behält. Dieser Grundsatz ist normunabhängig und gilt auf

* Mehr über die Autoren erfahren Sie auf S. 1347.

1) EuG, 13.05.2026 – T-24/25, ECLI:EU:T:2026:343 – Les Éditions Albert René.

2) EuG, 13.05.2026 – T-24/25, ECLI:EU:T:2026:343 – Les Éditions Albert René.