



—

Deutschlandticket: Bundesrechtliche Ausgestaltung und europarechtliche Maßstäbe

Prof. Dr. Matthias Knauff, LL.M. Eur.

I. Bundesrechtliche Ausgestaltung

- Rechtsgrundlage, § 9 RegG

„(1) Die Länder führen ab dem 1. Mai 2023 ein Ticket ein, das zur bundesweiten Nutzung des öffentlichen Personennahverkehrs berechtigt (Deutschlandticket). Es soll in digitaler Form erhältlich sein und für ein Entgelt zum Zeitpunkt der Einführung von 49 Euro je Monat in einem monatlich kündbaren Abonnement angeboten werden. Die für die Umsetzung der in Satz 1 genannten Maßnahme erforderliche Zustimmung nach § 39 Absatz 1 Satz 1 und Absatz 6 Satz 1 und 2 des Personenbeförderungsgesetzes sowie die Genehmigung nach § 12 Absatz 3 Satz 1 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes gelten für den Zeitraum bis 31. Dezember 2023 als erteilt. Der Tarif ist bis zum Erllass entsprechender Regelungen durch die Aufgabenträger, längstens jedoch bis zum 30. September 2023 vorläufig anzuwenden. Der maßgebliche Ausgleich finanzieller Nachteile entsprechend den Regelungen der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 wird von den Ländern bzw. den zuständigen Behörden abgewickelt.

(2) Den Ländern steht für die Kalenderjahre 2023 bis 2025 für den Ausgleich der durch die Einführung und Umsetzung der in Absatz 1 Satz 1 genannten Maßnahme entstandenen finanziellen Nachteile ein Betrag von 1 500 000 000,00 Euro für jedes Kalenderjahr aus dem Steueraufkommen des Bundes zu. Mit den jährlichen Beträgen beteiligt sich der Bund zur Hälfte an der Finanzierung der durch das Deutschlandticket entstandenen finanziellen Nachteile. ...“

- keine Abstimmung mit PBefG
- kein (rechtlicher) Zwang zur Tarifierung
 - Beförderungsentgelte bedürfen Zustimmung der Genehmigungsbehörde, werden aber nicht von dieser vorgegeben, vgl. § 39 PBefG
 - Entgeltanpassung setzt Antrag des Verkehrsunternehmers voraus
 - keine eigenständigen Gestaltungsbefugnisse der Länder, Aufgabenträger und Genehmigungsbehörden

- **Geltung**
 - eigenwirtschaftliche Verkehre
 - bestellte Verkehre
 - Trägerschaft der Verkehrsunternehmen unerheblich
- **ökonomische Notwendigkeit des Defizitausgleichs**
 - derzeit durch Fortschreibung des Corona-Ausgleichsmechanismus („ÖPNV-Rettungsschirm“)

II. Abstimmung mit dem Europarecht

- beihilferechtliche Unzulässigkeit pauschaler Unterstützungszahlungen (auch) im Zusammenhang mit gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen
 - sofern keine „Nichtbeihilfe“ i.S.v. EuGH, Urt. v. 24.7.2003, C-280/00 – Altmark Trans
 - siehe auch aktuell EuGH, U.v. 19.10.2023, C-186/22 – Sad Trasporto Locale

„Art. 107 Abs. 1 AEUV [ist] dahin auszulegen ..., dass die einem internen Betreiber im Rahmen der Direktvergabe eines öffentlichen Dienstleistungsauftrags über Personenverkehrsdienste von einer zuständigen örtlichen Behörde gewährte Ausgleichsleistung für gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen, die auf der Grundlage der Verwaltungskosten berechnet worden ist, die zum einen unter Berücksichtigung der historischen Kosten des vom scheidenden Betreiber erbrachten Dienstes und zum anderen in Bezug auf die Kosten oder Gebühren bestimmt werden, die mit der früheren Vergabe in Zusammenhang stehen oder sich jedenfalls auf marktübliche Parameter beziehen, die für die Gesamtheit der Betreiber des Sektors gelten, keine „staatliche Beihilfe“ im Sinne dieser Bestimmung darstellt, sofern auf diese Weise Kosten ermittelt werden, die denen entsprechen, die ein durchschnittliches, gut geführtes Unternehmen, das so angemessen mit den erforderlichen Mitteln ausgestattet ist, dass es den gestellten gemeinwirtschaftlichen Anforderungen genügen kann, bei der Erfüllung der betreffenden Verpflichtungen gehabt hätte.“

- Maßstab: VO (EG) Nr. 1370/2007
 - Alt. 1: öffentlicher Dienstleistungsauftrag
 - Berücksichtigung des Tarifs bei neuen Aufträgen
 - Anpassung bestehender Aufträge (nur) im Rahmen des generell Zulässigen

„Die Unionsgerichte haben dazu festgestellt, dass im Falle kleinerer, unwesentlicher Änderungen nicht zwingend eine Neuvergabe erforderlich ist, um sicherzustellen, dass die allgemeinen Grundsätze des Vertrags wie Transparenz und Nichtdiskriminierung eingehalten werden, sodass eine einfache Änderung des Auftrags ausreichen kann. Andererseits muss den Unionsgerichten zufolge zur Gewährleistung der Transparenz der Verfahren und der Gleichbehandlung der Bieter bei erheblichen Änderungen wesentlicher Bestimmungen von Verträgen über Dienstleistungskonzessionen oder Aufträgen, die in den Geltungsbereich der Richtlinien zur Vergabe öffentlicher Aufträge fallen, in bestimmten Fällen eine Neuvergabe erfolgen. Dies ist insbesondere dann der Fall, wenn sich die neuen Bestimmungen in ihrer Art wesentlich vom ursprünglichen Auftrag unterscheiden und daher die Absicht der Vertragsparteien zeigen, wesentliche Bedingungen dieses Vertrags neu auszuhandeln“, EU-KOM, Auslegungsleitlinien, ABl. 2023 C 222/1 (20 f.)

- Alt. 2: allgemeine Vorschrift
 - für Höchstarife verwendbar
 - bei bestellten Verkehren ergänzend zulässig
 - bei eigenwirtschaftlichen Verkehren einzige Möglichkeit
- stets: Verbot der Überkompensation
 - unternehmens- und leistungsspezifische Zuordnung
 - bei fehlendem Wettbewerb Beschränkung des Ausgleichs auf „finanziellen Nettoeffekt“ gem. Anhang zur VO (EG) Nr. 1370/2007

finanzieller Nettoeffekt

=

durch gemeinwirtschaftliche
Verpflichtung verursachte
Kosten

– positive Auswirkungen

– Einnahmen

+ angemessener Gewinn

III. Folgerungen

- digitales Ticket ermöglicht (bei Fahrtenerfassung) Erfüllung europarechtlicher Vorgaben und unternehmensspezifische Einnahmeverteilung
- Realität:
„Nach einer pragmatischen Lösung für 2023, bei der die Verkäufer die erzielten Einnahmen weitestgehend behalten, soll ab 2024 eine marktorientierte Aufteilung der Einnahmen unter Berücksichtigung des Wohnortes der Deutschlandticket-Nutzer*innen auf die Bundesländer erfolgen. Auch die Fremdnutzung, die z. B. in Tourismusregionen von Bedeutung ist, soll berücksichtigt werden. Ab (voraussichtlich) 2026 können zwischen den Tarifgebern weitere innovative und marktorientierte Parameter der EAV für das Deutschlandticket und der Ausgleichsleistungen entwickelt, diskutiert und festgelegt werden.“

<https://infoportal.mobil.nrw/organisation-finanzierung/deutschlandticket.html> - 2.11.2023

- Konsequenzen
 - erhebliche rechtliche und wirtschaftliche Risiken
 - Verzicht auf Teilnahme von Verkehrsunternehmen am Deutschlandticket (wohl) keine Option
 - Verhältnis zu anderen vergünstigten Zeittarifen klärungsbedürftig
 - mögliche Rückwirkungen
 - Neubestimmung der Rolle von Verkehrsverbänden
 - Nahverkehrsplanung
 - Rolle eigenwirtschaftlicher Verkehre



—
Vielen Dank
für Ihre Aufmerksamkeit!