

The background of the slide is a photograph of a historic building, likely a university building, with a prominent clock tower. The building is light-colored with many windows and is partially obscured by large, leafy trees. The sky is clear and blue.

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

Eisenbahn zwischen Wirtschaft und Daseinsvorsorge

Eine juristische Einordnung

I. „Die“ Eisenbahn?



Bilder: <https://stock.adobe.com/de/>

- § 2 AEG Begriffsbestimmungen

(1) Eisenbahnen sind öffentliche Einrichtungen oder privatrechtlich organisierte Unternehmen, die Eisenbahnverkehrsdienste erbringen (Eisenbahnverkehrsunternehmen) oder eine Eisenbahninfrastruktur betreiben (Eisenbahninfrastrukturunternehmen).

(2) Verkehrsdienste sind Schienenpersonenfernverkehr, Schienenpersonennahverkehr und Schienengüterverkehr. Innerhalb der Verkehrsdienste können Marktsegmente gebildet werden.

(12) Schiene personennahverkehr ist ein Verkehrsdienst, dessen Hauptzweck es ist, die Verkehrsbedürfnisse im Stadt-, Vorort- oder Regionalverkehr abzudecken. Das ist im Zweifel der Fall, wenn in der Mehrzahl der Beförderungsfälle eines Zuges die gesamte Reiseweite 50 Kilometer oder die gesamte Reisezeit eine Stunde nicht übersteigt.

(16) Stadt- und Vorortverkehr ist ein Verkehrsdienst, dessen Hauptzweck es ist, die Verkehrsbedürfnisse eines Stadtgebietes oder eines, auch grenzüberschreitenden, Ballungsraumes sowie die Verkehrsbedürfnisse zwischen einem Stadtgebiet oder Ballungsraum und dem Umland abzudecken.

(18) Regionalverkehr ist ein Verkehrsdienst, dessen Hauptzweck es ist, die Verkehrsbedürfnisse einer, auch grenzüberschreitenden, Region abzudecken.

II. Rechtliche Weichenstellungen

1. Wettbewerbsorientierung

- Richtlinie 2012/34/EU zur Schaffung eines einheitlichen europäischen Eisenbahnraums

- Art. 5 Führung der Eisenbahnunternehmen nach betriebswirtschaftlichen Grundsätzen

(1) Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass die Eisenbahnunternehmen ihre Tätigkeit dem Markt anpassen und ihre Geschäfte unter der Verantwortlichkeit ihrer leitenden Organe so führen können, dass sie effiziente und angemessene Leistungen zu den bei der geforderten Qualität dieser Leistungen geringstmöglichen Kosten anbieten.

Die Eisenbahnunternehmen müssen unabhängig von ihrer Eigentumsstruktur nach den Grundsätzen geführt werden, die für Wirtschaftsunternehmen gelten. Dies gilt auch für die ihnen von Mitgliedstaaten auferlegten gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen sowie für die öffentlichen Dienstleistungsaufträge, die sie mit den zuständigen Behörden des Staates schließen. ...

- (3) Unter Bezugnahme auf die von jedem Mitgliedstaat aufgestellten gesamtpolitischen Leitlinien und unter Berücksichtigung der nationalen – gegebenenfalls mehrjährigen – Pläne oder Verträge, einschließlich der Investitions- und Finanzpläne, können die Eisenbahnunternehmen insbesondere
- a) unbeschadet der Bestimmungen der Artikel 7, 29 und 39 ihre interne Organisation festlegen;
 - b) die Bereitstellung und den Vertrieb der Leistungen kontrollieren und deren Preise festlegen;
 - c) über Personal, Vermögensgegenstände und Anschaffungen entscheiden;
 - d) ihren Marktanteil vergrößern, neue Technologien und Dienstleistungen entwickeln und innovative Managementtechniken einführen;
 - e) in dem Eisenbahnverkehr verwandten Bereichen neue Geschäftstätigkeiten entwickeln.

Dieser Absatz lässt die Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 unberührt.

- **Art. 87e GG**

(3) Eisenbahnen des Bundes werden als Wirtschaftsunternehmen in privat-rechtlicher Form geführt. Diese stehen im Eigentum des Bundes, soweit die Tätigkeit des Wirtschaftsunternehmens den Bau, die Unterhaltung und das Betreiben von Schienenwegen umfaßt. ...

2. Daseinsvorsorge

- Art. 87e GG

(4) Der Bund gewährleistet, daß dem Wohl der Allgemeinheit, insbesondere den Verkehrsbedürfnissen, beim Ausbau und Erhalt des Schienennetzes der Eisenbahnen des Bundes sowie bei deren Verkehrsangeboten auf diesem Schienennetz, soweit diese nicht den Schienenpersonennahverkehr betreffen, Rechnung getragen wird. Das Nähere wird durch Bundesgesetz geregelt.
- Gesetz zur Regionalisierung des öffentlichen Personennahverkehrs (Regionalisierungsgesetz - RegG)
 - § 1 Öffentliche Aufgabe, Zuständigkeit

(1) Die Sicherstellung einer ausreichenden Bedienung der Bevölkerung mit Verkehrsleistungen im öffentlichen Personennahverkehr ist eine Aufgabe der Daseinsvorsorge. ...

 - „Veranstaltungen zur Befriedigung des Appropriationsbedürfnisses“ → Zweiseitigkeit des Leistungsverhältnisses + Angewiesenheit des Einzelnen auf dessen Bestand (E. Forsthoff)
 - „Irrwisch Daseinsvorsorge“ (B. Börner)

- **§ 2 Begriffsbestimmungen**

Öffentlicher Personennahverkehr im Sinne dieses Gesetzes ist die allgemein zugängliche Beförderung von Personen mit Verkehrsmitteln im Linienverkehr, die überwiegend dazu bestimmt sind, die Verkehrsnachfrage im Stadt-, Vorort- oder Regionalverkehr zu befriedigen. Das ist im Zweifel der Fall, wenn in der Mehrzahl der Beförderungsfälle eines Verkehrsmittels die gesamte Reiseweite 50 Kilometer oder die gesamte Reisezeit eine Stunde nicht übersteigt. Der Verkehr mit Taxen ist öffentlicher Personennahverkehr im Sinne dieses Gesetzes, wenn er die in Satz 1 genannte Verkehrsnachfrage zur Beseitigung einer räumlichen oder zeitlichen Unterversorgung befriedigt.

- **§ 4 Gemeinwirtschaftliche Verkehrsleistungen**

Für die Sicherstellung einer ausreichenden Verkehrsbedienung im öffentlichen Personennahverkehr ist die Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. Oktober 2007 über öffentliche Personenverkehrsdienste auf Schiene und Straße und zur Aufhebung der Verordnungen (EWG) Nr. 1191/69 und (EWG) Nr. 1107/70 des Rates (ABl. L 315 vom 3.12.2007, S. 1) maßgeblich. ...

- **Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 über öffentliche Personenverkehrsdienste auf Schiene und Straße**
 - **Art. 1 Zweck und Anwendungsbereich**
 - (1) Zweck dieser Verordnung ist es, festzulegen, wie die zuständigen Behörden unter Einhaltung des Gemeinschaftsrechts im Bereich des öffentlichen Personenverkehrs tätig werden können, um die Erbringung von Dienstleistungen von allgemeinem Interesse zu gewährleisten, die unter anderem zahlreicher, sicherer, höherwertig oder preisgünstiger sind als diejenigen, die das freie Spiel des Marktes ermöglicht hätte. ...
 - (2) Diese Verordnung gilt für den innerstaatlichen und grenzüberschreitenden Personenverkehr mit der Eisenbahn und andere Arten des Schienenverkehrs sowie auf der Straße, mit Ausnahme von Verkehrsdiensten, die hauptsächlich aus Gründen historischen Interesses oder zu touristischen Zwecken betrieben werden. ...
 - **Art. 2 Begriffsbestimmungen**
 - Im Sinne dieser Verordnung bezeichnet der Ausdruck
 - a) „öffentlicher Personenverkehr“ Personenbeförderungsleistungen von allgemeinem wirtschaftlichem Interesse, die für die Allgemeinheit diskriminierungsfrei und fortlaufend erbracht werden;

- Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union

- Art. 14

Unbeschadet des Artikels 4 des Vertrags über die Europäische Union und der Artikel 93, 106 und 107 dieses Vertrags und in Anbetracht des Stellenwerts, den Dienste von allgemeinem wirtschaftlichem Interesse innerhalb der gemeinsamen Werte der Union einnehmen, sowie ihrer Bedeutung bei der Förderung des sozialen und territorialen Zusammenhalts tragen die Union und die Mitgliedstaaten im Rahmen ihrer jeweiligen Befugnisse im Anwendungsbereich der Verträge dafür Sorge, dass die Grundsätze und Bedingungen, insbesondere jene wirtschaftlicher und finanzieller Art, für das Funktionieren dieser Dienste so gestaltet sind, dass diese ihren Aufgaben nachkommen können. ...

- Art. 106

(2) Für Unternehmen, die mit Dienstleistungen von allgemeinem wirtschaftlichem Interesse betraut sind ... haben, gelten die Vorschriften der Verträge, insbesondere die Wettbewerbsregeln, soweit die Anwendung dieser Vorschriften nicht die Erfüllung der ihnen übertragenen besonderen Aufgabe rechtlich oder tatsächlich verhindert. Die Entwicklung des Handelsverkehrs darf nicht in einem Ausmaß beeinträchtigt werden, das dem Interesse der Union zuwiderläuft.

- Charta der Grundrechte der Europäischen Union
 - Art. 36 Zugang zu Dienstleistungen von allgemeinem wirtschaftlichen Interesse

Die Union anerkennt und achtet den Zugang zu Dienstleistungen von allgemeinem wirtschaftlichen Interesse, wie er durch die einzelstaatlichen Rechtsvorschriften und Gepflogenheiten im Einklang mit den Verträgen geregelt ist, um den sozialen und territorialen Zusammenhalt der Union zu fördern.

III. Folgerungen

- Eisenbahnleistungen vorbehaltlich Ausnahmeregelungen „normale“ Wirtschaftstätigkeit
 - Güterverkehr (+)
 - Personenverkehr
 - SPNV (-) → Daseinsvorsorge
 - Fernverkehr (+/-)
 - Infrastruktur (+/-)
- europarechtliche Vorgaben lassen (beschränkt) Raum für Ausgestaltung/Ergänzung durch nationales Recht
- tendenziell geringe Ausstrahlungswirkung der eisenbahnrechtlichen Vorgaben auf benachbarte Rechtsbereiche

Vielen Dank
für Ihre Aufmerksamkeit!

Kontakt:

Prof. Dr. Matthias Knauff, LL.M. Eur.
Friedrich-Schiller-Universität Jena
Rechtswissenschaftliche Fakultät
Lehrstuhl für Öffentliches Recht,
insbesondere Öffentliches Wirtschaftsrecht
Forschungsstelle für Verkehrsmarktrecht
Carl-Zeiß-Straße 3
07743 Jena
Tel.: 03641 / 942220
Fax: 03641 / 942222
E-Mail: matthias.knauff@uni-jena.de

