



Rechtliche Herausforderungen
des Deutschlandtickets
(insbesondere) für die Landkreise

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

I. Die Rolle der Kreise im ÖPNV: status quo

- ÖPNV
 - Begriff, § 8 I 1 PBefG
 - Zuordnung zur kommunalen Daseinsvorsorge
 - Schutz durch kommunale Selbstverwaltungsgarantie, Art. 28 II 1 GG
- Funktion
 - i.d.R. ÖPNV-Aufgabenträger
 - Nahverkehrsplan, § 8 III PBefG
 - Verkehrsbestellung → (unterstützte) Finanzierungsverantwortung
 - häufig Eigentümer von kommunalen Verkehrsunternehmen

II. Das Deutschlandticket – juristische Schlaglichter

- bundesrechtliche 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
- ökonomische Notwendigkeit des Defizitausgleichs

- Abstimmung mit Europarecht
 - beihilferechtliche Unzulässigkeit pauschaler Unterstützungszahlungen (auch) im Zusammenhang mit gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen
 - 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

- 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

III. Folgerungen

- digitales Ticket ermöglicht (bei Fahrtenerfassung) Erfüllung europarechtlicher Vorgaben und unternehmensspezifische Einnahmeaufteilung
- 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> - 12.9.2023

- Konsequenzen für die Kreise
 - erhebliche rechtliche und wirtschaftliche Risiken
 - Verzicht auf Teilnahme kommunaler 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!