

Update ÖPNV-Recht

9-Euro-Ticket, Rettungsschirm und Diesel-Preissteigerungen

Zum 01.06.2022 trat das Siebte Gesetz zur Änderung des Regionalisierungsgesetzes (RegG) in Kraft. Mit dieser Regelung beschloss der Gesetzgeber die finanzielle Unterstützung der Länder in der Umsetzung des 9-Euro-Tickets durch eine Erhöhung der Regionalisierungsmittel in Höhe von 2,5 Mrd. Euro. § 8 Abs. 1 RegG fingiert zudem die Genehmigung zur entsprechenden Änderung der Beförderungsentgelte und Beförderungsbedingungen zur Einführung des 9-Euro-Tickets. Die konkrete Festsetzung der Tarifbestimmungen obliegt allerdings den Ländern. Zusätzlich beteiligt sich der Bund mit weiteren höchstens 1,2 Mrd. Euro und damit hälftig an Zahlungen zum Ausgleich finanzieller Nachteile im ÖPNV durch COVID-19 im Jahr 2022. Dieser Ausgleich sowie der Ausgleich für das 9-Euro-Ticket wird von den Ländern nach den bekannten Maßstäben der Corona-Rettungsschirm-Richtlinien, die Bund und Länder abgestimmt haben, auf Aufgabenträger bzw. Verkehrsunternehmen verteilt. Die Mittel wurden bis zum 11.06.2022 an die Länder ausgezahlt, um Liquiditätsengpässe der Verkehrsunternehmen zu vermeiden. Ergänzungen oder Verrechnungen mit Zahlungen nach § 5 RegG sind ausgeschlossen. Die Länder sind verpflichtet die Mittel zurückzuzahlen, wenn sie ihrer besonderen Nachweis- und Berichtspflicht nicht nachkommen.

Bedeutung für die Praxis

Durch die Einführung und verbindliche Anwendung des 9-Euro-Monatstickets im gesamten ÖPNV entstehen erhebliche Mindereinnahmen, die durch die Aufgabenträger mithilfe der o.g. Finanzmittel co-finanziert werden müssen. Wenngleich dies im Bereich der gemeinschaftlichen Verkehre auf Bruttovertragsbasis leichter gestaltbar ist und die bestehenden öffentlichen Dienstleistungsaufträge (ÖDA) oftmals ggf. nur ergänzt werden müssen, ist dies bei Nettoverträgen oder eigenwirtschaftlichen Verkehren deutlich komplizierter. Insbesondere für die eigenwirtschaftlichen Verkehre hat bspw. der Freistaat Bayern einen Muster-ÖDA sowie weitere Handreichungen erstellt, auf deren Basis die Aufgabenträger nunmehr unter zeitlichem Hochdruck die Finanzierungen regeln müssen. Die kurzfristige Erteilung eines ÖDA kommt als Notmaßnahme nach Art. 5 Abs. 5 VO (EG) Nr. 1370/2007 in Betracht. Ob allerdings der in einigen Ländern praktizierte Verzicht auf eine (zumindest vorübergehende) Entbindung von der Betriebspflicht rechtmäßig ist, bleibt abzuwarten. Es dürfte sich fragen, ob sich dieser Mehraufwand am Ende zur Gewinnung weiterer Fahrgäste wirklich lohnt hat.

Darüber hinaus gewähren einzelne Länder Soforthilfen für die Abfederung der gestiegenen Dieselpreise. Die Verwendung dieser Mittel ist ebenfalls nur auf der Grundlage eines ÖDA beihilfenrechtskonform. Inwieweit bestehende ÖDA ggf. angepasst werden können, um erhöhte Ausgleichsleistungen zu rechtfertigen, ist stets im Einzelfall zu prüfen.