

# Rechtsticker Nahverkehr

+++aktuelle Urteile+++neue Vorschriften+++Vergaben+++

**EuGH: Inhouse-Vergabe auch ohne Kapitalbeteiligung zulässig**

Eine Inhouse-Vergabe kann auch zulässig sein, wenn der Auftraggeber keine Kapitalbeteiligung an der Inhouse-Gesellschaft hält, aber auf andere Weise Kontrolle über eine Gesellschaft ausübt (EuGH, 18.06.2020, C-328/19). Mit der Entscheidung schafft der EuGH neue Möglichkeiten, den ÖPNV vergaberechtsfrei im Wege von Inhouse-Vergaben zu gestalten.

Im konkreten Fall hatten mehrere finnische Kommunen die Zuständigkeit für den ÖPNV auf ihrem Zuständigkeitsgebiet im Rahmen einer vergaberechtsfreien interkommunalen Kooperation auf die Stadt Pori übertragen. Die Stadt vergab Leistungen zur Beförderung von Menschen mit Behinderung an eine ihrer 100%igen Tochtergesellschaften.

Die Inhouse-Vergabe war zulässig. Denn, so der EuGH, eine Kapitalbeteiligung ist nicht das einzige Mittel um das Kontrollkriterium zu erfüllen. Entscheidend war hier, dass der Einfluss der Aufgabenträger mittelbar durch die geschlossenen Kooperationsverträge gegeben war. Die Kommunen hatten in den Verträgen und in den Satzungen der Organe der Kooperation deren Zusammensetzung und Zuständigkeiten umfassend geregelt. Sie hatten dabei entschieden, die Verantwortung für die Organisation, Durchführung und Finanzierung des ÖPNV vollständig an die Stadt Pori zu übertragen. Diese war daher frei, die ÖPNV-Leistungen im Wege der Inhouse-Vergabe durch ihre Tochtergesellschaft ausführen zu lassen.

**EuG: Kommunalisierung der Ausgleichspflicht für den Ausbildungsverkehr beihilferechtskonform**

Das Gericht der Europäischen Union (EuG) bestätigte, dass die Regelung des § 7a des Niedersächsischen Nahverkehrsgesetzes (NNVG) nicht gegen europäisches Beihilferecht verstößt (05.10.2020, T-583/18; T-597/18). § 7a NNVG löste im Jahr 2017 den bis dahin geltenden § 45a PBefG ab. Nach § 45a PBefG erhielten Verkehrsunternehmen vom zuständigen Bundesland einen staatlichen Ausgleich für die vergünstigte Beförderung Auszubildender im ÖPNV. Nach § 7a NNVG sind dafür nun die kommunalen ÖPNV-Aufgabenträger zuständig. Sie erhalten vom Land die entsprechenden Mittel, die sie im Einklang mit der Verordnung (EG) 1370/2017 dafür einsetzen



Dr. Ute Jasper

Rebecca Dreps

Daniela A. Kreuels

HEUKING KÜHN LÜER WOJTEK  
Düsseldorf

müssen, Auszubildende im ÖPNV zu ermäßigten Tarifen zu befördern oder befördern zu lassen.

Die Entscheidung ist über Niedersachsen hinaus von Bedeutung. Auch in anderen Bundesländern gibt es vergleichbare Vorschriften. Die Kläger waren der Auffassung, dass durch die Regelung eine unzulässige

Wettbewerbsverzerrung entstünde. Denn viele Kommunen seien nicht nur Aufgabenträger und damit Verteiler, sondern auch Gesellschafter kommunaler Unternehmen und damit Empfänger dieser Mittel. Das EuG sah dies anders: Eine Wettbewerbsverzerrung drohe nicht. Die Aufgabenträger erhielten die Mittel für den Ausbildungsverkehr in ihrer Rolle als zuständige Behörde. Sie müssten sie entsprechend der gesetzlichen Vorgaben weiterleiten. Die Mittel verblieben damit in der staatlichen Sphäre.

**DB-Netz muss auch Trassen für Teillaufwege zuweisen**

Das OVG Münster entschied, dass die DB-Netz AG Eisenbahnverkehrsunternehmen auch Trassen für Teillaufwege anbieten muss (18.08.2020, 13 B 972/20). Wenn und soweit die DB-Netz AG dem Zuweisungsantrag eines Eisenbahnverkehrsunternehmens (EVU) nicht vollumfänglich stattgeben kann, muss sie dem Unternehmen ggf. einen Teil der beantragten Laufwege zusprechen, soweit das Unternehmen daran ein berechtigtes Interesse hat.

Die DB-Netz AG muss ihre Schienennetznutzungsbedingungen für die Netzfahrplanperiode 2021 entsprechend anpassen. Die Schienennetznutzungsbedingungen sahen zwar schon bisher vor, dass allen Anträgen auf Zuweisungen von Zugtrassen „soweit wie möglich“ stattzugeben ist. Das Gericht hielt diese Formulierung jedoch für intransparent. Die DB-Netz AG müsse klarstellen, dass ein Anspruch auf die Zuweisung von Teillaufwegen, einzelnen Verkehrstagen und/oder Nutzungszeiträumen bestehe. Anderenfalls bestünde die Gefahr, dass verfügbare Schienewegkapazitäten trotz eines bestehenden Nutzungsinteresses des EVU ungenutzt blieben. Zielsetzung des Eisenbahnregulierungsgesetzes sei es aber, die vorhandenen Kapazitäten bestmöglich zu nutzen. Die DB-Netz AG hat die Entscheidung im Rahmen der Nutzungsbedingungen für das Jahr 2022 bereits berücksichtigt.