Kommentar zu dem Kommentar von Jan Werner zu dem Beitrag: „Unions- und verfassungsrechtliche Rahmenbedingungen für die (Re-)Organisation des Schienenpersonenfernverkehrs in Deutschland (von Georg Hermes, Urs Kramer und Holger Weiß)

VON GEORG HERMES, URS KRAMER UND HOLGER WEIß

Zu dem in diesem Heft der Zeitschrift für Verkehrswissenschaft (ZfV) auf S. 1 - 55 enthaltenen Beitrag von uns

> Hermes, G. / Kramer, U. / Weiß, H. (2026): Unions- und verfassungsrechtliche Rahmenbedingungen für die (Re-)Organisation des Schienenpersonenfernverkehrs in Deutschland; im Rahmen des von der Hans-Böckler-Stiftung geförderten Forschungsvorhabens „Ökonomisch-juristische Analysen zur (Re-) Organisation des deutschen Schienenpersonenfernverkehrs“ („SPFV-Orga“) erstellte Studie.

hat Jan Werner einen ebenfalls in diesem Heft der ZfV auf S. 56 - 58 enthaltenen Kommentar

> Werner, J. (2026): Kommentar zu dem Beitrag „Unions- und verfassungsrechtliche Rahmenbedingungen für die (Re-)Organisation des Schienenpersonenfernverkehrs in Deutschland“ (von Georg Hermes, Urs Kramer und Holger Weiß)

verfasst.

Anschrift des Verfassers:

Rechtsanwalt Prof. Dr. Georg Hermes
W2K RECHTSANWÄLTE PARTNERSCHAFT MBB
Lindenstraße 18
61440 Oberursel
hermes@w2k.de
(bis März 2024: Goethe Universität Frankfurt am Main)

Prof. Dr. Urs Kramer
Universität Passau
Institut für Rechtsdidaktik
Professur für Öffentliches Recht
Dr. Hans-Kapfinger-Straße 14b
94032 Passau
urs.kramer@uni-passau.de

Rechtsanwalt Dr. Holger Weiß, LL.M.
W2K RECHTSANWÄLTE PARTNERSCHAFT MBB
Kaiser-Joseph-Straße 247
D-79098 Freiburg
weiss@w2k.de

In diesem Kontext und Bezug nehmend auf den Kommentar merken die Autoren Folgendes an:

Die Autoren bedanken sich bei Jan Werner sehr für die Durchsicht des Manuskripts, für seine Hinweise und die kritischen Nachfragen. Diese Anregungen wurden im Autorenkreis diskutiert, ohne dass dabei ein konkreter Anpassungsbedarf hervorgetreten ist.

Die Frage, ob eine Kombination aus Systemtrassen (Deutschlandtakt) und der wettbewerblichen Vergabe von ÖDA vertieft analysiert werden sollte und insbesondere die nähere Untersuchung, welche einzelnen gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen (z.B. für einen deutschlandweiten Fahrgasttarif) im Rahmen dieser Aufträge vereinbart werden könnten, war nicht Gegenstand der rechtlichen Untersuchung. Stattdessen haben wir den rechtlichen Rahmen für ein solches Modell vorgestellt und insbesondere die Auffassung der Kommission kritisch referiert, aus der sich Hindernisse ergeben können (Bedarfsnachweis für ÖDA, begrenzte Zulässigkeit der Zusammenfassung von kostendeckenden und nicht-kostendeckenden Diensten; s. dazu jüngst Osseforth/Hensel, VergabeR 2026, S. 17 ff.).

Was die Tauglichkeit des Instruments der allgemeinen Vorschriften im Sinne des Art. 3 Abs. 2 der VO (EG) 1370/2007 angeht, so enthält unsere Studie weder hier noch an anderen Stellen Empfehlungen oder Bewertungen der technisch-ökonomischen Vorteilhaftigkeit, sondern identifiziert die maßgeblichen rechtlichen Maßstäbe und verweist als Anwendungsbeispiel kurz auf das Klimaticket in Österreich.

Rechtssystematisch sehr interessant ist schließlich der Hinweis auf die erheblichen unionsrechtlichen Unterschiede zwischen dem ÖPNV auf der Straße einerseits und auf der Schiene andererseits, wenn es um die Anforderungen an ÖDA im Allgemeinen und im Besonderen darum geht, ob ein ausschließliches Recht als Kompensation für einen ÖDA zulässig ist. Der Vergleich mit dem ÖPNV auf der Straße, der die offensichtlich inkonsistente rigorose Bevorzugung des Netzzugangs gegenüber ausschließlichen Rechten für gemeinwohlverpflichtete Verkehrsdienste auf der Schiene deutlich machen könnte, lag aber außerhalb der thematischen Reichweite der Untersuchung. Denn zu untersuchen war nur der rechtliche Rahmen für den Schienenpersonenfernverkehr.