

1 **Antrag: Gemeinsam das Semesterticket erhalten! Eintritt in das**  
2 **“Verhandlungsbündnis ASten im VRR” und Verhandlungen für ein**  
3 **rechtssicheres Ticket!**

4  
5 **Antragssteller\*innen:** Der AStA-Vorstand, namentlich David Wiegmann, Leonie  
6 Lippert und Annika Ricke

7  
8 **Ansprechpartner\*in:** David Wiegmann

9  
10 **Antrag:**

11  
12 Die Studierendenschaft der TU Dortmund beschließt den Eintritt in das  
13 “Verhandlungsbündnis ASten im VRR”, welches das Ziel hat, gemeinsam für die  
14 Mitgliedsstudierendenschaften Verhandlungen für das Semesterticket zu führen.  
15 Da auf Grundlage der Einführung des 49-Euro-Tickets die Rechtssicherheit des  
16 Semestertickets bei unveränderten Konditionen gefährdet ist, verfolgt das  
17 Verhandlungsbündnis folgende Verhandlungsziele:

- 18  
19 - Eine deutliche Preisreduktion des VRR- und NRW-Semestertickets um 100€  
20 oder mehr pro Semester.  
21 - Ein mindestens gleichbleibender Geltungsbereich und landesweite Fahrrad-  
22 und Personenmitnahme.  
23 - Ein zeitnaher Vertragsschluss (rückwirkend) zum 01.05.2023.  
24 - Eine vertraglich festgeschriebene Absichtserklärung, möglichst schnell ein  
25 bundesweites Ticket nach Vorschlag des 129-Euro-Tickets des Landen-  
26 ASten-Treffen NRWs zu verhandeln.

27  
28 Wenn der Verkehrsverbund Rhein-Ruhr drei Wochen nach der Bitte um  
29 Verhandlungen nicht mit dem Verhandlungsbündnis verhandeln möchte, wird der  
30 AStA der TU Dortmund beauftragt, alle notwendigen Schritte zur Kündigung der  
31 bestehenden Semesterticketverträge zum nächstmöglichen Semester einzuleiten.  
32 Verhandlungsergebnisse, die von den Verhandlungszielen abweichen, werden in  
33 den Mitgliedsstudierendenschaften vorgestellt und abgestimmt.

34  
35 **Begründung:**

36  
37 Wir, die verschiedenen Vertreter\*innen der Studierendenschaften, vereinbaren ein  
38 Verhandlungs-Bündnis einzugehen. Außerdem wird vereinbart, dass die  
39 Vertreter\*innen der ASten der TU Dortmund, FH Dortmund, Universität Duisburg  
40 Essen und der Hochschule Rhein-Waal, im Namen aller unterschreibenden  
41 Studierendenschaften, die Verhandlungen durchführen.

42  
43 Grundsätzlich erkennen wir, dass durch die Einführung des 49€-Tickets das  
44 Solidarmodell des Semestertickets juristisch anfechtbar wird.  
45 Aktuell ist das Semesterticket 84% günstiger als ein vergleichbares Ticket für den  
46 aktuellen Geltungsbereich. Mit der Einführung des 49€-Tickets mit einem  
47 bundesweiten Geltungsbereich beträgt der Preisvorteil nur noch etwa 25% für

48 einen geringeren Geltungsbereich, da das Semesterticket auf NRW beschränkt ist.  
49 Dieser deutlich geringere Preisunterschied stellt sich als höchst problematisch dar.  
50 Das Bundesverwaltungsgericht (BVerwG) hat sich in seinem Urteil vom 12. Mai 1999  
51 mit der Frage auseinandergesetzt, ob durch die Beitragsbelastung des  
52 Semestertickets im Verhältnis zu dem gegebenen Vorteil in einem Missverhältnis  
53 steht. Das dort behandelte Semesterticket war 75% günstiger als ein  
54 vergleichbares Ticket. Dem Urteil ist zu entnehmen, dass eine solch hohe  
55 Vergünstigung als verhältnismäßig betrachtet werden kann. Das  
56 Obergerverwaltungsgericht Hamburg hat sich ebenfalls mit dieser Frage  
57 auseinandergesetzt und ist zu dem Urteil gekommen, dass auch durch ein um 64%  
58 günstigeres Ticket diese Verhältnismäßigkeit noch gegeben ist. Dem Urteil des  
59 BVerwG von Mai 1999 lässt sich des Weiteren entnehmen, dass wenn eine erhöhte  
60 Subventionierung der Fahrpreise des öffentlichen Nahverkehrs gleichfalls eine  
61 preiswerte Nutzung für Studierende ermöglicht wird, die Verhältnismäßigkeit sehr  
62 wahrscheinlich nicht mehr gegeben ist.  
63 Aus diesen Urteilen ist folglich ableitbar, dass eine Vergünstigung in Höhe von 25%  
64 preislich als nicht verhältnismäßig betrachtet werden kann. Dies macht unser  
65 Semesterticket juristisch anfechtbar. Sollte ein\*e Studierende gegen das Ticket  
66 klagen und Erfolg haben, steht fest, dass unser Semesterticket durch die  
67 Studierendenschaft nicht mehr fortgeführt werden kann.

68  
69 Sollte dieser Fall eintreten, ist zu beachten, dass die ASten als Vertragspartner mit  
70 dem VRR das Prozessrisiko für Rückzahlungsverpflichtungen trägt.

71  
72 Die selbstverfasste Studierendenschaft hat gemäß des HSG NRW § 53 (2) 5 die  
73 Aufgabe, die wirtschaftlichen und sozialen Belange ihrer Mitglieder  
74 wahrzunehmen. Durch die Einführung des 49€-Tickets und einem gleichbleibenden  
75 Preis des Semestertickets kommt es zu einer Nichtbeachtung der studentischen  
76 Interessen und erhöht im erheblichen Maße das Risiko eines Gerichtsbeschlusses,  
77 welches das Anbieten des Semestertickets aufhebt.

78  
79 Studentische Mobilität darf nicht unter den generell positiven Veränderungen in der  
80 Tariflandschaft des Nahverkehrs leiden. Um zu verhindern, dass das  
81 Semesterticket auf Dauer scheitert, wollen wir gemeinsam verhandeln. Mit einem  
82 Bündnis (fast) aller Studierendenschaften im VRR stellen wir sicher, die Stimme der  
83 über 280.000 Studierenden im Verkehrsverbund so laut wie möglich zu vertreten.

84  
85 **Anlagen:**

86  
87 Rechtsgutachten zum Semesterticket  
88 Aktueller Semesterticket-Vertrag



**MEISTERERNST  
DÜSING  
MANSTETTEN**

Partnerschaft von  
Rechtsanwältinnen und  
Rechtsanwälten mbB

Oststraße 2  
48145 Münster

Tel. 0251/5 20 91-0  
Fax 0251/5 20 91-52

E-Mail: [info@meisterernst.de](mailto:info@meisterernst.de)  
[www.meisterernst.de](http://www.meisterernst.de)

**Bernd Meisterernst**  
(bis 2018)

**Mechtild Düsing**  
Fachanwältin für Agrar-,  
Erb- und Verwaltungsrecht

**Dietrich Manstetten**  
(bis 2021)

**Dr. Frank Schulze**  
Fachanwalt für Verwaltungs-  
recht, Dipl.-Verwaltungswirt

**Klaus Kettner**  
Fachanwalt für Arbeits- und  
Sozialrecht

**Wilhelm Achelpöhler**  
Fachanwalt für Verwaltungs- und  
für Urheber- und Medienrecht

**Dr. Dirk Schuhmacher**  
Fachanwalt für Agrarrecht

**Veronica Bundschuh**  
Fachanwältin für Arbeitsrecht

**Dr. Rita Coenen**  
Fachanwältin für Familienrecht  
Zertifizierte Mediatorin  
Lehrbeauftragte Universität  
Münster

**Marius Schaefer, MLE**  
Fachanwalt für Arbeitsrecht

**Anna-Kristina Pusch**  
Fachanwältin für Familien-  
und Sozialrecht

**Henning  
Schulte im Busch**  
Fachanwalt für Agrar- und  
Verwaltungsrecht

**Dr. Andrea Bockey  
Notarin** · Fachanwältin für Erb-,  
Verwaltungs- und Sozialrecht

**Julius Altmiks**  
Rechtsanwalt

**Marlit Brummert**  
Rechtsanwältin

**Elena Gabel**  
Rechtsanwältin

 Arbeitnehmer-  
Anwälte

Mitglied der  
bundesweiten Kooperation  
ArbeitnehmerAnwälte  
[www.arbeitnehmer-anwaelte.de](http://www.arbeitnehmer-anwaelte.de)



# Rechtsgutachten

## zu Rechtsfragen der Zulässigkeit des Semestertickets bei Einführung der „Deutschlandtickets“

erstattet im  
Auftrag der Studierendenschaft der TU Dortmund

durch  
Rechtsanwalt  
Wilhelm Achelpöhler  
Fachanwalt für Verwaltungsrecht

und

Rechtsanwalt  
Julius Altmiks

Münster, März 2023

## Sachverhalt

Die Studierendenschaft der TU Dortmund erhebt nach § 3 Abs. 1 Nr. 5 ihrer Beitragsordnung vom 7.12.22 eine Betrag von 220,02 EUR für das Semesterticket, das in ganz NRW gilt. Angesichts der bevorstehenden Einführung des bundesweiten 49,- EUR Tickets bittet die Studierendenschaft um die Beantwortung der folgenden Rechtsfragen:

### Fragen zum Themenbereich Solidarmodell

1. Ist durch die Einführung des Deutschlandtickets die Rechtmäßigkeit der Finanzierung des Semestertickets durch das Solidarmodell gefährdet?
2. Ist ein Semesterticket, welches einen geringeren Geltungsbereich hat als das Deutschlandticket (z.B. nur in NRW), über das Solidarmodell rechtlich sicher zu realisieren?
3. Wäre durch einen geringeren Preis des Semestertickets der Fortbestand des Solidarmodells zu sichern?

### Fragen zum Themenbereich Kündigung und Veränderung der Geschäftsgrundlage

4. Welche Kündigungsrechte hat die verfasste Studierendenschaft (VS) gegenüber den Semesterticket-Vertragspartnern? Gibt es neben den in § 8 des VRR-Semesterticket-Vertrages genannten Kündigungsrechten weitere Kündigungsrechte?
5. Stellt die Einführung des Deutschlandtickets eine Störung der Geschäftsgrundlage nach § 313 BGB dar?

6. Ist die Einführung des Deutschlandtickets ein wichtiger Grund zur Kündigung von Dauer-schuldverhältnissen nach § 314 BGB?

7. Braucht es ein Sonderkündigungsrecht von Bund/Land, um den Vertrag vorzeitig zu beenden und Neuverhandlungen zu ermöglichen? (Für den Fall, dass sich ASten und Verkehrsverbände/-vertriebe nicht einvernehmlich auf eine Vertragsanpassung einigen können)

### Fragen zum Themenbereich Klagen und Rechtssicherheit

8. Zu § 8, Satz 1 des VRR-Semesterticketvertrages: Wäre eine Klage durch Studierende gegen das Semesterticket aufgrund der geänderten Ausgangsbedingungen zu erwarten? Würde damit die Verpflichtung der VS zur Kündigung des Vertrages einhergehen?

9. Ist es rechtmäßig, wenn der Verkehrsverbund über eine Aufpreiszahlung (Upgrade) den Gültigkeitsbereich des Semestertickets erweitert? Gilt dies auch, wenn der Preis von Semesterticket und Aufpreis über dem Preis liegt, den z.B. Arbeitgeber\*innen zahlen müssen?

## **Rechtsgutachten**

Die Begutachtung des Sachverhalts und die Beantwortung der gestellten Fragen soll in zwei Schritten erfolgen.

Zunächst wird in einem ersten Teil A der Frage nachgegangen, ob durch die Einführung des Deutschlandtickets, im folgenden 49,- EUR Ticket, die Rechtmäßigkeit der Finanzierung des Semestertickets durch das Solidarmodell gefährdet ist (Frage 1), ob ein Semesterticket, welches einen geringeren Geltungsbereich hat als das Deutschlandticket (z.B. nur in NRW), über das Solidarmodell rechtlich sicher zu realisieren ist (Frage 2), ob durch einen geringeren Preis des Semestertickets der Fortbestand des Solidarmodells zu sichern wäre (Frage 3) ob eine Klage durch Studierende gegen das Semesterticket aufgrund der geänderten Ausgangsbedingungen zu erwarten? (Frage 8) sowie ob bei einer Klage die Verpflichtung der VS zur Kündigung des Vertrages besteht (Frage 8). Denn diese Frage betreffen die öffentlich-rechtliche Zulässigkeit des Semestertickets. In einem zweiten Teil B soll dann der Frage nach den zivilrechtlichen Reaktionsmöglichkeiten der Studierendenschaft nachgegangen werden.

### **Teil A Weitere Zulässigkeit des Semestertickets**

Die Einführung eines Semestertickets erfolgt in Wahrnehmung der den Studierendenschaft durch § 53 Abs. 2 Satz 2 Nr. 5 HG zugewiesenen Aufgaben der Wahrnehmung der sozialen und wirtschaftlichen Belange der Studierenden. War das Semesterticket anfangs noch juristisch umstritten, so geht seit langem die Rechtsprechung davon aus, dass die Abschluss von Semesterticket Verträgen zu dem Aufgaben der Studierendenschaft zu rechnen ist. Die Fahrt von Studierenden zur Hochschule ist durch ihre soziale Lage als Auszubildende geprägt und daher dient jede Maßnahme, die auf die Reduzierung der Fahrtkosten abzielt, den sozialen Interessen der Studierenden, Oberverwaltungsgericht für das Land Nordrhein-Westfalen, Beschluss vom 15. September 1997 – 25 A 3362/93 –, Rn. 29, juris.

Von der Frage der Zuständigkeit der Studierendenschaft zum Abschluss derartiger Verträge ist aber die Frage der materiellen Zulässigkeit dieser Verträge und die Rechtmäßigkeit der entsprechenden Beitragsordnungen zu unterscheiden.

Die materielle Zulässigkeit des Semestertickets ist an dem für Beiträge geltenden Äquivalenzprinzip zu messen (1). Ferner darf die Einführung des Semestertickets nicht gegen den allgemeinen Grundsatz der Verhältnismäßigkeit (2) und den Gleichheitssatz (Art. 3 Abs. 1 GG) (3) verstoßen.

#### **1. Beachtung des beitragsrechtlichen Äquivalenzprinzips**

Die Aufwendungen der Studierendenschaft für das Semesterticket werden durch einen Beitrag finanziert. Beiträge dürfen nur unter Wahrung des Äquivalenzprinzips erhoben werden. Nach

diesem Prinzip, das nach der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts eine beitragsrechtliche Ausformung des verfassungsrechtlichen Verhältnismäßigkeitsgrundsatzes darstellt (siehe nur BVerwG, Urteil vom 26. Juni 1990 - BVerwG 1 C 45.87 - NVwZ 1990, 1167) und daher dem Bundesrecht angehört (so für Gebühren auch Urteil vom 26. Februar 1988 - BVerwG 7 C 34.87 - BVerwGE 79, 90, 91), darf die Höhe der Beiträge nicht im Missverhältnis zu dem Vorteil stehen, den sie abgelten sollen. Zudem dürfen einzelne Mitglieder nicht im Verhältnis zu anderen übermäßig hoch belastet werden.

Es ist allerdings nicht erforderlich, dass der Beitrag einen unmittelbaren wirtschaftlichen Vorteil ausgleicht, der sich bei dem einzelnen Verbandsmitglied messbar niederschlägt. Es kommt auch nicht darauf an, ob der den Beitragspflichtigen zuzurechnende Vorteil tatsächlich genutzt wird. Es genügt, wenn ihnen ein entsprechender Vorteil geboten wird und sie diesen nutzen können (siehe Urteil vom 26. Juni 1990 - BVerwG 1 C 45.87 - a.a.O.; Urteil vom 3. September 1991 - BVerwG 1 C 24.88 - Buchholz 451.45 § 73 HwO Nr. 1; Beschluss vom 3. Mai 1995 - BVerwG 1 B 222.93 - Buchholz 451.45 § 113 HwO Nr. 2). BVerwG, Urteil vom 12. Mai 1999 – 6 C 14/98 –, BVerwGE 109, 97-115, Rn. 39 – 46.

Das BVerwG in seinem Urteil vom 12. Mai 1999 auf die Frage eingegangen, ob der Vorteil, der für alle Studierenden durch das Semesterticket gegeben ist, in einem Missverhältnis zu der Beitragsbelastung steht. Gegenüberzustellen ist also auf der einen Seite die Beitragsbelastung und auf der anderen Seite der mit dem Beitrag verbundene Vorteil, die Möglichkeit der Inanspruchnahme der Verkehrsdienstleistungen. Diesen wirtschaftlichen Vorteil für die Studierenden leitet die Rechtsprechung aus einem Vergleich zwischen dem Semesterticket einerseits und dem Preis, der für eine auf sechs Monate angelegte Beförderungsberechtigung aufzubringen wäre ab.

Dazu führte das BVerwG aus:

*„Die Höhe des für das Semesterticket zu entrichtenden Beitragsanteils steht nach den Feststellungen des Berufungsgerichts schließlich auch nicht in einem Missverhältnis zu dem dadurch abgegoltenen Vorteil. Die Monatsfahrkarte kostete nämlich bisher für Studierende 59 DM, während sich der Preis für das Semesterticket in dem hier maßgeblichen Semester auf 14 DM monatlich belief. Es brachte den Studierenden daher eine Ermäßigung von über 75 v.H. und besaß zudem auch noch einen erheblich größeren Geltungsbereich. Das Berufungsgericht hat den erzielten Preis insofern zu Recht als "außerordentlich attraktiv" bezeichnet, als sich das Semesterticket bei diesem Preis schon bei wenigen Fahrten lohne“, BVerwG, Urteil vom 12. Mai 1999 – 6 C 14/98.*

Einen ganz ähnlichen Vergleich zwischen der Höhe des Semestertickets und dem ansonsten zu zahlenden Preis stellte auch das OVG Niedersachsen an:

*„Wirtschaftlich lässt sich der Vorteil für die Studierenden aus einem Vergleich zwischen dem Semesterticket einerseits und dem Preis, der für eine auf sechs Monate angelegte Beförderungsberechtigung aufzubringen wäre, andererseits ermitteln. Soweit das Verwaltungsgericht - von den Klägern unwidersprochen - von einem monatlichen Mindestaufwand von 28,-- DM (bei Abschluss eines Jahresabonnements) und damit für den Semesterzeitraum anfallenden Kosten von 228,-- DM ausgegangen ist und in die gebotene Gegenüberstellung die für einen Einzelfahrschein in dem hier maßgeblichen Zeitraum aufzubringenden Kosten von 1,50 DM bis 1,80 DM einbezogen hat, belegt dies die erhebliche Vergünstigung für jeden Inhaber einer Semesterfahrkarte, deren monatlicher Kostenaufwand sich auf 4,17 DM beläuft und die sich somit bereits im Vergleich zu drei Einzelfahrscheinen im Monat als rentabel erweist.“*

OVG Lüneburg, Urteil vom 15. Oktober 1998 – 10 L 7904/95 –, Rn. 31 - 38, juris

Auch das OVG Hamburg sah bei einem Beitrag für das Semesterticket von 209,-- DM und einem für den Geltungsbereich des Semestertickets sonst zu zahlenden Betrags von 568,- DM einen ausreichenden Vorteil. Das Semesterticket ist insoweit 64 % günstiger, Hamburgisches Oberverwaltungsgericht, Beschluss vom 31. Juli 1995 – Bf III 33/95 –, Rn. 67, juris.

In dem vom BVerwG entschiedenen Fall war das Semesterticket um 75 % günstiger als eine Monatskarte, im vom OVG Niedersachsen entschiedenen Fall war das Ticket 85% günstiger.

Es liegt auf der Hand, dass der mit dem Beitrag gewährte Vorteil, die Möglichkeit, die öffentlichen Verkehrsmittel wie der Inhaber einer Monatskarte zu nutzen oder sogar darüber hinaus, nicht außer Verhältnis zu dem mit dem Semesterticketbeitrag gewährten Vorteil steht.

Vergleicht man das Semesterticket, mit seinem Geltungsbereich in ganz NRW mit anderen Tickets die vergleichbare Vorteile bieten, etwa SchönesJahrTicket NRW des VRR für 3.010 Euro/Jahr (2. Klasse), dann ist offensichtlich, dass das Semesterticket die Möglichkeit einer Gegenleistung eröffnet, für die ohne das Semesterticket erheblich höheren Beträge aufgewendet werden müssen. Das Semesterticket ist insoweit 84% günstiger

<https://www.vrr.de/de/tickets-tarife/ticketuebersicht/ticket/nrw/schoenesjahrticket-nrw/>

Diese wirtschaftliche Betrachtung stellt sich bei der Einführung eine 49 EUR Tickets durchaus anders dar:

Denn bei einem Zahlbetrag von 220 EUR als Beitrag für das Semesterticket ergibt sich eine monatliche Belastung von 36,66 EUR, der die monatliche Belastung durch das bundesweit gültige 49,- EUR Ticket gegenüber zu stellen ist. Das Semesterticket ist nicht um 75% günstiger als das alternativ zu erwerbende Monatsticket, es ist nur noch 25% günstiger. Es ist im Geltungsbereich allerdings auf NRW beschränkt.

Dass insoweit das Semesterticket überhaupt eine günstigere Alternative darstellt könnte bezweifelt werden. Das Semesterticket ist geringfügig günstiger, aber eben auch räumlich beschränkt.

Allerdings wird man in den Vergleich nicht einstellen können, dass ein Studierender das 49 EUR Ticket ja nicht im gesamten Jahr erwerben müsse. Zunächst müsste ein Studierender in drei Monaten auf den Bezug des 49 EUR Tickets verzichten, um insgesamt geringere Aufwendungen für den Nahverkehr zu haben. Die Oberverwaltungsgerichte sind durchweg der Ansicht, dass der beitragsrechtliche Vorteil auch in den Semesterferien gegeben sei. Es handele sich nämlich insoweit lediglich um eine vorlesungsfreie Zeit, in der studiumsbedingte Tätigkeiten in aller Regel nach wie vor stattfinden: Ferienhausarbeiten, Praktika, Übungsklausuren, Übungskurse, Exkursionen, Prüfungen, Besprechungen mit Mitgliedern des Lehrkörpers, Wiederholungs- und Vertiefungskurse etc. Hamburgisches Oberverwaltungsgericht, Beschluss vom 31. Juli 1995 – Bf III 33/95 –, Rn. 68, juris, ebenso weil die vorlesungsfreie Zeit ganz überwiegend nicht zum Urlaub bestimmt ist und in ihr zahlreiche Übungen und praktische Studienveranstaltungen stattfinden, welche die Anwesenheit am Hochschulort erfordern Oberverwaltungsgericht für das Land Nordrhein-Westfalen, Beschluss vom 15. September 1997 – 25 A 3362/93 –, Rn. 40 - 91, juris. Durch den Nichtbezug des 49,-EUR während der Semesterferien hat der studierende damit gerade nicht den Vorteil, den er durch den Bezug des Semestertickets auch in der Zeit der Semesterferien hat.

Die bei der Beachtung des Äquivalenzprinzips aufgeworfene Frage ist indessen allein die Frage des Verhältnisses der Belastung durch den Beitrag und dem dadurch eröffneten Vorteil. Dieses Verhältnis hat sich durch Einführung des 49,- EUR Tickets nicht geändert. Der Vorteil, der mit dem Semesterticket eröffnet wird ist bei wirtschaftlicher Betrachtung nach wie vor größer als die Belastung. Das Semesterticket verstößt also nicht gegen das beitragsrechtliche Äquivalenzprinzip.

## 2. Verhältnismäßigkeit des Semestertickets

Die Rechtfertigung des Semestertickets wurde bislang aus dem Solidargedanken abgeleitet: die auf dem Solidargedanken gestützte Umlage aller zur Gemeinschaft zählenden Mitglieder ermöglicht erst das verbilligte Angebot gegenüber jedem Studierenden, so OVG Lüneburg, Urteil vom 15. Oktober 1998 – 10 L 7904/95 Doublette –, Rn. 38, juris. In diesem Sinne stellt sich die Frage, ob das mit der Einführung des beitragsfinanzierten Semestertickets verfolgte Ziel eines verbilligten Angebots zur Nutzung des öffentlichen Nahverkehrs für Studierende realistisch nicht durch ein milderer Mittel erreicht werden kann, BVerwG, Urteil vom 12. Mai 1999 – 6 C 14/98 –, BVerwGE 109, 97-115, Rn. 43.

Das Bundesverwaltungsgericht erörterte hier gerade die Alternative, eine verstärkte Verbilligung des öffentlichen Nahverkehrs:

*„Wie sich seinen Feststellungen entnehmen lässt, wurde der Preis für das Semesterticket in der Weise kalkuliert, dass die Gesamteinnahmen, die die öffentlichen Verkehrsbetriebe bisher während eines Semesters aus dem Verkauf von Monatskarten, Sammel- und Einzelfahrscheinen an Studierende erzielten, durch die Gesamtzahl der eingeschriebenen Studierenden am Hochschulort dividiert wurden. Das bedeutet, dass sich die Verkehrsbetriebe bereit erklärt haben, ohne Erhöhung ihrer bisherigen Einnahme aus der Beförderung von Studierenden nunmehr allen Studierenden die Benutzung des öffentlichen Nahverkehrs anzubieten. Ein im Ergebnis für den einzelnen Studierenden derart günstiges Angebot hätte die Studierendenschaft ihren Mitgliedern auf der Grundlage eines freiwilligen Erwerbs des Semestertickets ersichtlich nicht verschaffen können. Andere Wege, ihren Mitgliedern eine so preiswerte Nutzung des öffentlichen Nahverkehrs zu ermöglichen, etwa über eine erhöhte Subventionierung der Fahrpreise durch die öffentliche Hand, schieden angesichts der allgemein bekannten angespannten Lage der öffentlichen Haushalte von vornherein als ein ernsthaft in Erwägung zu ziehendes schonenderes Mittel aus“, BVerwG, Urteil vom 12. Mai 1999 – 6 C 14/98 –, BVerwGE 109, 97-115, Rn. 43.*

Aus diesen Erwägungen des BVerwG kann man ableiten, dass die Einführung des Semestertickets dann nicht erforderlich und damit unverhältnismäßig ist, wenn durch eine erhöhte Subventionierung der Fahrpreise des öffentlichen Nahverkehrs gleichfalls eine preiswerte Nutzung durch die Studierenden ermöglicht wird.

Damit stellt sich die Frage, ob mit dem 49 EUR Ticket die Mitgliedern der Studierendenschaft eine so preiswerte Nutzung des öffentlichen Nahverkehrs ermöglicht wird, wie das beim Semesterticket der Fall ist.

Maßstab ist dabei die mit der Nutzung des Semestertickets vergleichsweise preiswerte Nutzung. Hier sind zwei Betrachtungsweisen möglich:

Einmal kann darauf abgestellt werden, dass das 49 EUR Ticket einen deutlich größeren Geltungsbereich hat als das Semesterticket und damit mit der Zahlung des Preises von 49,- EUR ein deutlich größere Gegenleistung erworben wird, als das beim Semesterticket der Fall wäre. Auch könnte die monatliche Kündigung berücksichtigt werden. Das 49,- EUR Ticket wäre demnach preiswerter als das Semesterticket.

Abgestellt werden kann aber auch auf den Preis, der für das von den Studierenden typischerweise in Anspruch genommene Angebot gezahlt werden muss, also die Aufwendungen für die Fahrten am Wohnort und zur Ausbildungsstätte. Um diesen Aufwand zu finanzieren ist das Semesterticket mit 33,66 EUR billiger als das 49 EUR Ticket, dessen Kosten 45% höher als die Kosten des Semestertickets, wenn es auch beim 49 EUR Ticket einen weit größeren Geltungsbereich gibt.

Da beide Betrachtungsmöglichkeiten gegeben sind, muss es als zweifelhaft angesehen werden, ob das Semesterticket angesichts der Verbilligung des öffentlichen Nahverkehrs mit dem 49 EUR Ticket noch erforderlich ist. Genau diese Verbilligung des öffentlichen Nahverkehrs ist seinerzeit vom BVerwG erörtert worden. Es ist bereits zweifelhaft, ob das Semesterticket gegenüber dem 49 EUR Ticket in einer Gesamtschau das günstigere Ticket ist. Ein solches Ticket ist es allein dann, wenn man auf den spezifischen Bedarf von Studierenden abstellt, günstig vom Wohnort die Universität oder Praktikplätze etc zu erreichen. Insoweit bietet das Semesterticket weiterhin einen Kostenvorteil gegenüber dem 49 EUR Ticket. Das 49 EUR Ticket ist also, betrachtet man den spezifisch studentischen Verkehrsbedarf nicht in gleicher Weise geeignet, das Interesse der Studierenden an der preiswerten Nutzung des öffentlichen Nahverkehrs im Zusammenhang mit der Ausbildung zu gewährleisten. Aus diesem Grunde kann man die Erforderlichkeit des Semestertickets nach wie vor bejahen.

Es muss allerdings ausdrücklich betont werden, dass erhebliche Risiken bei der Fortsetzung des Semestertickets bestehen, die umso größer werden, je näher der Preis des Semestertickets dem 49 EUR Ticket angenähert wird und die umso niedriger sind, je niedriger der Preis des Semestertickets gegenüber dem 49 EUR Ticket ist. Sollte der Abstand zwischen dem 49 EUR Ticket und dem Semesterticket die Größenordnungen erreichen, wie sie die Rechtsprechung bei Einführung des Semestertickets geprüft hat und seinerzeit Preisvorteile von 64 % für ausreichend gehalten hat, wäre man insoweit auf der sicheren Seite, wobei insoweit von der Rechtsprechung entweder identische Geltungsbereiche oder sogar größere Geltungsbereiche des Semestertickets zugrunde gelegt wurden.

In diesem Zusammenhang kann darauf hingewiesen werden, dass die Rechtsprechung im Hinblick auf die Gruppennützigkeit des Semestertickets immer wieder auch die Ergebnisse von Urabstimmungen über das Semesterticket herangezogen hat:

*„Als Indiz dafür, ob das Semesterticket dem ganz überwiegenden Teil der Studierendenschaft zugutekommt, ist dabei einmal der Anteil derer in den Blick zu nehmen, die sich bei einer hierzu durchgeführten Urabstimmung für dessen Einführung ausgesprochen haben. Das war nach den Feststellungen des Berufungsgerichts - bei einer Wahlbeteiligung von 37,97 v.H. - die ganz überwiegende Mehrheit der Studierenden (74,55 v.H.)“.*

BVerwG, Urteil vom 12. Mai 1999 – 6 C 14/98 –, BVerwGE 109, 97-115, Rn. 46.

Ein solches Urabstimmungsergebnis hat allerdings nur eine Indizielle Funktion. Es kann also nicht davon ausgegangen werden, dass ein positives Ergebnis einer Urabstimmung eine risikolose Einführung des Semestertickets ermöglicht.

Deshalb spricht vieles dafür, dass das Semesterticket auch nach der Einführung des 49 EUR Tickets zulässig ist. Allerdings ist keineswegs ausgemacht, dass die Rechtsprechung dies genauso sieht, denn mit dem 49 EUR Ticket ist genau der Fall eingetreten, den das BVerwG in

seiner Entscheidung vom 12. Mai 1999 erörtert hat: die deutliche Subventionierung des öffentlichen Nahverkehrs und damit die Bereitstellung eines gegenüber den bisherigen Ticketangeboten erheblich vergünstigten Nahverkehrstickets.

Zu fragen ist weiter, ob das Semesterticket der Höhe nach unverhältnismäßig ist. Diese Frage stellt sich an sich unabhängig von der Möglichkeit des Erwerbs eines 49, EUR Tickets. Das BVerwG hat dazu seinerzeit ausgeführt:

*„So stellt die Erhebung des auf das Semesterticket entfallenden Beitragsanteils vorliegend insbesondere auch für die Studierenden, die das Ticket nicht benutzen wollen, keine den Grundsatz der Verhältnismäßigkeit verletzende unzumutbare Belastung dar. Als Vergleichsgröße dafür, ob der für das Semesterticket erhobene Beitragsanteil noch als zumutbar beurteilt werden kann, ist dabei vornehmlich der einem Studierenden nach dem Bundesausbildungsförderungsgesetz zustehende monatliche Bedarfssatz einschließlich Unterkunft und Krankenversicherung heranzuziehen. Dieser lag im maßgeblichen Wintersemester 1992/93 für nicht bei ihren Eltern wohnende Studierende in den alten Bundesländern bei insgesamt 865 DM (siehe § 13 Abs. 1 Nr. 2, Abs. 2 Nr. 2 b, Abs. 2 a Nr. 2 Satz 2 Nr. 2 BAföG i.d.F. des Art. 1 Nr. 5 des 15. BAföGÄndG vom 19. Juni 1992, BGBl I 1062). Im Grenzbereich des gemessen an dieser quantitativen Vergleichsgröße Zumutbaren ist ergänzend und nachrangig eine Reihe qualitativer Faktoren zu berücksichtigen. Dazu gehören - anders als beim Äquivalenzprinzip - auch die Vorteile, die sich als verfassungsrechtlich zulässige Nebeneffekte aus der Einführung des Semestertickets für alle Studierenden ergeben. Das sind zum einen die vom Berufungsgericht angeführte Verbesserung der örtlichen Umweltbedingungen aufgrund der erhöhten Inanspruchnahme des öffentlichen Nahverkehrs durch die Studierenden und die Entspannung der Parkplatzsituation im Hochschulbereich. Es ist zum anderen der Vorteil, das Ticket auch zu Freizeit Zwecken nutzen zu können. Gemessen hieran war der auf das Semesterticket entfallende Beitragsanteil von monatlich 14 DM verhältnismäßig gering und damit auch für den noch zumutbar, der auf das Ticket nicht angewiesen war oder es aus anderen Gründen nicht nutzen wollte (vgl. auch Urteil vom 4. Juli 1969 - BVerwG 7 C 29.67 - a.a.O., S. 313 für die Beiträge zur studentischen Krankenversicherung).“ BVerwG, Urteil vom 12. Mai 1999 – 6 C 14/98.*

Der aktuelle BAföG Höchstsatz liegt bei 934 EUR, die Aufwendungen für das Semesterticket liegen bei 36,66 EUR, also bei 3,9 % des BAföG Höchstsatzes. Im Fall des BVerwG waren es mit 14 DM bei einem Höchstsatz von 865 DM 1,6%. Damit ist der Anteil zwar höher, aber nach wie vor in einem sehr geringen Anteil des monatlichen Budgets von Studierenden.

### 3. Belastungsgleichheit

Die Verhältnismäßigkeit des Semestertickets darf auch nicht für einzelnen Studierende zu einer übermäßigen Belastung führen. Eine besondere Belastung ergibt sich zweifellos für all die Studierenden, die das bundesweit geltende 49 EUR Ticket nutzen wollen. Wenn diese neben dem 49,- EUR Ticket, das sie wegen des Geltungsbereichs erwerben, auch noch das Semesterticket

erwerben müssen, dann wäre diese Beitragspflicht sicher unverhältnismäßig. Denn das Semesterticket bringt für diese Gruppe keinen zusätzlichen Vorteil, führt aber zu einer nicht unerheblichen Belastung.

Dieser Doppelbelastung kann allerdings durch die Möglichkeit, das Semesterticket durch eine entsprechende individuelle Zuzahlung zum 49 EUR Ticket zu erweitern vorgebeugt werden.

#### **4. Ergebnis zu Teil A:**

Im Ergebnis lässt sich daher festhalten, dass mit der Einführung des 49 EUR Tickets die Rechtfertigung des Semestertickets neu aufgeworfen ist. Das Semesterticket ist weiterhin mit dem beitragsrechtlichen Äquivalenzprinzip vereinbar. Mit der Möglichkeit eines freiwilligen Upgrades zum 49 EUR Tickets ist auch die Unverhältnismäßigkeit der Belastung der Inhaber eines 49 EUR Tickets vermieden. Offen bleibt, ob das Ticket noch erforderlich ist, wenn auch vieles dafür spricht, dass das 49 EUR Ticket nicht ebenso preisgünstig die Erreichbarkeit der Hochschule und private Fahren am Wohnort oder in NRW gewährleistet.

Ob eine Klage gegen das Semesterticket zu erwarten ist, kann nicht beurteilt werden.

Angesichts der Vorbehalte in der Rechtsprechung des BVerwG im Hinblick auf die Frage, ob das Semesterticket noch erforderlich ist, wenn der öffentliche Nahverkehr durch Subventionen erheblich verbilligt wird, was mit dem 49 EUR Ticket gerade eintritt, muss jedoch darauf ausdrücklich hingewiesen werden, dass die Erhebung des Semestertickets durchaus von den Gerichten in Frage gestellt werden kann. Es gibt zwar durch den Preisvorteil des Semestertickets auch gegenüber dem 49 EUR Ticket weiterhin eine Eignung des Semestertickets dem Bedürfnis an günstigem Verkehr im Zusammenhang mit der Ausbildung gegeben. Ob der verpflichtende Bezug aber von den Verwaltungsgerichten noch als verhältnismäßig im engeren Sinne gesehen wird, erscheint angesichts der geringen Preisdifferenz durchaus fraglich.

Allein die Klage eines Studierenden löst keine Verpflichtung aus, den Vertrag zu kündigen. Sollte eine solche Klage erfolgreich sein steht zugleich fest, dass die Studierendenschaft das Semesterticket nicht fortführen kann.

Empfehlenswert ist es, zu den hier aufgeworfenen Fragen eine Auskunft der Hochschulleitung als Rechtsaufsicht einzuholen.

#### **Teil B Zivilrechtliche Reaktionsmöglichkeiten**

In diesem Teil wird den folgenden Frage nachgegangen:

4. Welche Kündigungsrechte hat die verfasste Studierendenschaft (VS) gegenüber den Semesterticket-Vertragspartnern? Gibt es neben den in § 8 des VRR-Semesterticket-Vertrages genannten Kündigungsrechten weitere Kündigungsrechte?

5. Stellt die Einführung des Deutschlandtickets eine Störung der Geschäftsgrundlage nach § 313 BGB dar?

6. Ist die Einführung des Deutschlandtickets ein wichtiger Grund zur Kündigung von Dauerschuldverhältnissen nach § 314 BGB?

7. Braucht es ein Sonderkündigungsrecht von Bund/Land, um den Vertrag vorzeitig zu beenden und Neuverhandlungen zu ermöglichen? (Für den Fall, dass sich ASten und Verkehrsverbände/-vertriebe nicht einvernehmlich auf eine Vertragsanpassung einigen können)

In § 8 des VRR-Vertrags sind außerordentliche Kündigungsgründe vereinbart. Diese sind vereinbart für Situationen, die aus den Besonderheiten des Semestertickets resultieren. Fraglich ist, ob einige der Kündigungsgründe überhaupt notwendig sind, da sich diese ohnehin aus dem Gesetz ergäben. Diese Frage kann hier aber dahinstehen.

Neben den vereinbarten Kündigungsgründen kommen die gesetzlichen Kündigungsgründe in Betracht. Auf Grund der besonderen Situation – keine der Vertragsparteien verletzt eine Vertragspflicht – scheiden einige der gängigen gesetzlichen Kündigungsgründe aus. In Betracht kommen noch § 313 BGB und § 314 BGB.

Diese werden durch die vereinbarten Kündigungsgründe auch nicht verdrängt. Der Rückgriff auf die Störung der Geschäftsgrundlage gem. § 313 BGB ist subsidiär; er ist dort nicht erforderlich, wo vertraglich oder gesetzlich die Risikoverteilung bereits in eindeutiger Weise geregelt ist (MüKoBGB/Finkenauer, 9. Aufl. 2022, BGB § 313 Rn. 52). Die Risikoverteilung ist hier vertraglich aber nicht anderweitig geregelt. Die in den Verträgen vereinbarten Kündigungsgründe sollen die außerordentliche Kündigung der Verträge nicht abschließend regeln. Sie regeln v.a. spezielle Fälle, die sich aus den Besonderheiten des Semestertickets und damit verbundener rechtlicher Unsicherheiten ergeben. Die Besonderheit, dass ein Nahverkehrsticket für 49 € eingeführt wird, wurde dabei nicht bedacht.

Zu prüfen ist vorrangig, ob eine Vertragsanpassung gem. § 313 Abs. 1 BGB möglich ist. Nach herrschender Meinung ist § 313 Abs. 1 BGB bei Dauerschuldverhältnissen nur vorrangig gegenüber § 314 BGB, wenn eine Vertragsanpassung unmöglich oder unzumutbar ist; andernfalls wird § 313 Abs. 1 BGB durch § 314 BGB verdrängt, da § 314 BGB mit seinen geringeren Anforderungen vorrangig vor § 313 Abs. 3 S. 2 BGB zu prüfen ist (MüKoBGB/Finkenauer, 9. Aufl. 2022, BGB § 313 Rn. 170; BGH BB 2014, 1601 Rn. 23; BGHZ 133, 363 (369) = BeckRS 9998, 173405 zu § 242; Grüneberg/Grüneberg Rn. 14; Jauernig/Stadler Rn. 12). Eine

Vertragsanpassung, bspw. durch eine Preisanpassung oder eine Upgrade-Option, ist hier wohl möglich und zumutbar.

Für eine Anwendung des § 313 genügt nicht jede unvorhergesehene Änderung der Verhältnisse. Erforderlich ist vielmehr eine schwerwiegende (wesentliche) Änderung (BGH NJW 1989, 289). Wo die Wesentlichkeitsgrenze zu ziehen ist, hängt von der Art des Vertrages und der aufgetretenen Störung sowie den sonstigen Umständen des Einzelfalles ab (vgl. etwa BGH NJW 2007, 1884 Rn. 17). Allgemein lässt sich sagen, dass eine Störung (nur dann) schwerwiegend ist, wenn nicht ernstlich zweifelhaft ist, dass zumindest eine der Parteien bei Kenntnis der Änderung den Vertrag nicht oder nur mit einem anderen Inhalt abgeschlossen hätte (Grüneberg/Grüneberg Rn. 18, BeckOK BGB/Lorenz, 65. Ed. 1.2.2023, BGB § 313 Rn. 23).

Bei einem gegenseitigen Vertrag gehört der Gedanke der Gleichwertigkeit von Leistung und Gegenleistung zur Geschäftsgrundlage. Wird das Äquivalenzverhältnis durch unvorhersehbare Ereignisse schwerwiegend gestört, ist diese Geschäftsgrundlage weggefallen (vgl. Grüneberg/Grüneberg, 81. Aufl. 2022, BGB § 313 Rn. 25). Das Äquivalenzverhältnis bzw. die Äquivalenzstörung ist unabhängig vom oben angeführten beitragsrechtlichen Äquivalenzprinzip.

Durch die Einführung des Deutschlandtickets für 49 € wird die Sachleistung des VRRs an den AStA, die Semestertickets für alle Studierenden, entwertet, wie sich aus einer wirtschaftlichen Betrachtung ergibt. Vor Einführung des Deutschlandtickets gab es das SchöneJahrTicket NRW für 3.010 €/Jahr, welches mit dem Semesterticket vergleichbar war. Im Vergleich dazu war das Semesterticket 84 % günstiger. Im Vergleich zum Deutschlandticket für 49 € ist das Semesterticket für 36,66 € pro Student nur noch 25 % günstiger.

Für die weitere Betrachtung ist davon auszugehen, dass bisher die Geldleistung des AStAs dem Wert der Sachleistung entsprach. Weiter ist klarzustellen, dass die Sachleistung nicht das einzelne Ticket ist, sondern die vom AStA abgenommenen Semestertickets in ihrer Gesamtheit. Durch das neu eingeführte Deutschlandticket sinkt der Wert der Semestertickets erheblich. Schließlich bemisst sich der Wert der Semestertickets auch an vergleichbaren Angeboten. Als solches steht dem Semesterticket nunmehr das Deutschlandticket gegenüber, welches bei einem 33 % höheren Preis einen erheblich größeren Verkehrsraum abdeckt und zugleich monatlich flexibel ist. Zudem ist hier einzubeziehen, dass das Semesterticket nicht von jedem Studierenden tatsächlich in Anspruch genommen wird, sondern auf einem Solidarmodell beruht; würden nur die Studierenden, die das Ticket tatsächlich (rentabel) nutzen, das Deutschlandticket für 49 € in Anspruch nehmen, wären die Gesamtausgaben dafür voraussichtlich geringer als die für das Semesterticket für 36,66 € für jeden Studierenden. Ohnehin würde zukünftig nur noch eine deutlich geringere Zahl an Studierenden ein Semesterticket in Anspruch nehmen, wenn sie eine Wahlmöglichkeit hätten. Dies verdeutlicht den Wertverlust, den das Semesterticket durch die Einführung des Deutschlandtickets erleidet.

Die Entwertung der Sachleistung gehört grundsätzlich zum Risikobereich des Sachleistungsgläubigers, dem AStA, wirkt sich also zu seinem Nachteil aus. Bei außergewöhnlichen Einwirkungen außerhalb des typischen Vertragsrisikos kann trotzdem eine Anpassung in Frage kommen (vgl. Grüneberg/Grüneberg, 81. Aufl. 2022, BGB § 313 Rn. 29). Die Einführung des Deutschlandtickets kann als eine solche außergewöhnliche Einwirkung bewertet werden. Zum grundsätzlich vom AStA zu tragendem Risiko wird es durchaus zu zählen sein, dass der VRR andere Preise verändert und dabei auch mit dem Semesterticket vergleichbare Leistungen vergünstigt; auch wenn Ticketvergünstigungen eher unüblich sind. Dass dabei aber ein Preis einer vergleichbaren Leistung derart verändert wird, dass der neue Preis bei rund einem Fünftel des vorherigen Preises liegt, ist außergewöhnlich und war von keiner Vertragspartei vorherzusehen.

Die Einführung des Deutschlandtickets für 49 € könnte auch ein Eingriff von hoher Hand sein. Auch die Eingriffe von hoher Hand (sowie Gesetzesänderungen und Änderungen der Rechtsprechung) sind eine Fallgruppe der Störung der Geschäftsgrundlage – wenn auch eine der selten vorkommenden. Sie können ebenfalls das Äquivalenzverhältnis stören (vgl. Grüneberg, 81. Aufl. 2022, BGB § 313 Rn. 34). Bei Gesetzesänderungen ist die Geschäftsgrundlage bspw. gestört, wenn dadurch ausgelöste Produktions- und Handelsbeschränkungen das wirtschaftliche Gleichgewicht von Verträgen stören (MüKoBGB/Finkenauer, 9. Aufl. 2022, BGB § 313 Rn. 233) oder, wenn eine Apothekenkonzession durch den Wegfall der vorherigen Einschränkungen ihren wirtschaftlichen Wert verliert (MüKoBGB/Finkenauer, 9. Aufl. 2022, BGB § 313 Rn. 236).

Die Einführung des Deutschlandtickets durch die hohe Hand ist mit diesen Fällen vergleichbar. Das Ticket wird durch die Bundes- und Landesregierungen mitfinanziert und von den öffentlichen Verkehrsbetrieben eingeführt. Der wirtschaftliche Wert der Semestertickets sinkt durch die Einführung des Deutschlandtickets erheblich (s.o.). Der Wert, den die Abnahme des Semestertickets vorher für den AStA hatte, wurde wesentlich dadurch bestimmt, dass das Semesterticket eine Sonderstellung im Preisgefüge der sonstigen Tarife innehatte. Dieser Vorteil, den das Semesterticket gegenüber den allgemeinen Tarifen hatte, wird erheblich gemindert bzw. gänzlich beseitigt.

Rechtsfolge ist, dass die Vertragsanpassung verlangt werden kann. Die Vertragsparteien haben zunächst über die Anpassung zu verhandeln. Führen die Verhandlungen zu keiner Einigung oder verweigert sich eine Vertragspartei, kann das Gericht angerufen werden (vgl. Grüneberg, 81. Aufl. 2022, BGB § 313 Rn. 41).

Soweit die Fortsetzung des Vertrags unzumutbar ist, kann der Vertrag gem. § 314 BGB gekündigt werden. Die Fortsetzung ist stets unzumutbar, wenn eine Vertragsanpassung von der Rechtsordnung verboten, undurchführbar oder sinnlos ist. Die bloße Verweigerung der Mitwirkung an einer Vertragsanpassung genügt nicht (vgl. Grüneberg, 81. Aufl. 2022, BGB § 313

Rn. 42). Die Unzumutbarkeit wäre vorliegend gegeben, wenn das Semesterticket nicht mehr rechtlich zulässig wäre. Damit verstieße es gegen die Rechtsordnung und wäre für den AStA mithin auch nicht mehr durchführbar.

In diesem Fall wäre die Einführung des Deutschlandtickets auch ein wichtiger Grund. Ein wichtiger Grund liegt gem. § 314 Abs. 1 S. 2 BGB vor, wenn dem kündigenden Teil unter Berücksichtigung aller Umstände des Einzelfalls und unter Abwägung der beiderseitigen Interessen die Fortsetzung des Vertragsverhältnisses bis zur vereinbarten Beendigung oder bis zum Ablauf einer Kündigungsfrist nicht zugemutet werden kann.

Da das Gesetz auf eine nähere Regelung des wichtigen Grundes bewusst verzichtet, müssen v.a. die Umstände des Einzelfalls berücksichtigt und umfassend abgewogen werden (vgl. MüKoBGB/Gaier, 9. Aufl. 2022, BGB § 314 Rn. 23). Grundsätzlich muss der Kündigungsgrund im Risikobereich des Kündigungsgegners liegen (vgl. Grüneberg, 81. Aufl. 2022, BGB § 314 Rn. 7). Ausnahmsweise liegt aber auch ein wichtiger Grund vor, wenn dem kündigenden Teil aus Gründen, die er nicht beeinflussen kann, eine weitere Inanspruchnahme der Leistungen des anderen Vertragspartners nicht mehr zumutbar ist (vgl. BGH, NJW 2012, 1431 = NZM 2012, 394 Rn. 31 m.w.N.; NJW 1997, 193 (195) m.w.N.).

Die Rechtsprechung stellt dabei an die außerordentliche Kündigung eines Dauerschuldverhältnisses nach § 314 BGB weniger strengere Anforderungen als an die Vertragsauflösung aufgrund Störung der Geschäftsgrundlage nach § 313 Abs. 3 S. 2 BGB (vgl. MüKoBGB/Gaier, 9. Aufl. 2022, BGB § 314 Rn. 34 m.w.N.). Wenn also bereits eine Vertragsauflösung aufgrund der Störung der Geschäftsgrundlage gem. § 313 Abs. 3 S. 2 BGB möglich wäre (s.o.), so liegt ein wichtiger Grund i.S.d. § 314 BGB vor.

Unter diesen Umständen braucht es kein Sonderkündigungsrecht von Bund/Land, um den Vertrag vorzeitig zu beenden und Neuverhandlungen zu ermöglichen. Die gesetzlichen Bestimmungen sind insoweit ausreichend. Der Anspruch auf eine Vertragsanpassung ergibt sich bereits aus § 313 Abs. 1 BGB und ist notfalls gerichtlich durchsetzbar.

### **Ergebnis zu Teil B:**

Wenn das Semesterticket weiterhin rechtlich zulässig gestaltet werden kann, hat der AStA einen Anspruch auf Vertragsanpassung gem. § 313 Abs. 1 BGB. Anzustreben ist dabei zunächst ein optimaler Interessenausgleich und eine beidseitig zumutbare Anpassung bei gleichzeitig möglichst geringem Eingriff in die bestehende Regelung. Denkbar erscheint hier vor allem eine Preisanpassung als auch eine Upgrade-Option. Der Anspruch auf Anpassung kann gerichtlich geltend gemacht werden, wenn sich zuvor erfolglos um eine Anpassung bemüht wurde.

Wenn das Semesterticket nach Einführung des Deutschlandtickets für 49 € rechtlich unzulässig ist, kann der Vertrag gem. § 314 BGB fristlos gekündigt werden. Die Kündigung beendet das Vertragsverhältnis mit sofortiger Wirkung. Das Kündigungsrecht muss gem. § 314 Abs. 3 BGB innerhalb einer angemessenen Frist ausgeübt werden. Angemessen scheint hier wegen des

komplexen Sachverhalts eine Kündigungserklärungsfrist von mindestens zwei Monaten. Die Frist beginnt mit der sicheren und umfassenden Kenntnis zu Einführung und Modalitäten des Deutschlandtickets, welche bisher nicht gegeben ist.

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Achelpöhler', written in a cursive style.

Achelpöhler

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Altmiks', written in a cursive style.

Altmiks

Auf Grundlage des Erlasses des Ministeriums für Wissenschaft und Forschung des Landes NRW vom 15.06.1992 wird folgender

## **Vertrag**

zwischen

der Verkehrsverbund Rhein-Ruhr AöR,  
Augustastr. 1, 45879 Gelsenkirchen  
- vertreten durch den Vorstand -

nachfolgend VRR-AöR genannt

dem Verkehrsunternehmen  
DSW21,  
Dortmunder Stadtwerke AG,  
Deggingstraße 40,  
44141 Dortmund

- vertreten durch den Vorstand

nachfolgend Verkehrsunternehmen genannt

und der

verfassten StudentInnenschaft gemäß § 53 HZG NRW  
und § 45 KunstHG NRW der

Technischen Universität Dortmund,  
Emil-Figge-Straße 50, 44221 Dortmund

- vertreten durch den Allgemeinen  
StudentInnenausschuss (AStA) gemäß § 55 HZG NRW  
und § 47 KunstHG NRW -

nachfolgend VS genannt

geschlossen.

## Präambel

In dem Bestreben,

- die sozialen und wirtschaftlichen Belange der StudentInnenschaft wahrzunehmen,
- die Anbindung der Hochschulen an den öffentlichen Personennahverkehr und
- die Mobilität der Studierendenschaft im VRR-Gebiet unter sozialen und wirtschaftlichen Gesichtspunkten zu verbessern,
- einen erheblichen Beitrag zur Verringerung der Umweltbelastung durch den motorisierten Individualverkehr zu erzielen,

schließen die Vertragspartner nachfolgenden Vertrag:

## § 1 Gegenstand

(1) Die VS erwirbt für alle ordentlichen StudentInnen Fahrtberechtigungen (Semesterticket). Das Semesterticket ist für den Geltungszeitraum

- für die Universitäten und Kunsthochschulen für das Wintersemester vom 1. Oktober bis zum 31. März und für das Sommersemester vom 1. April bis zum 30. September
- für die Fachhochschulen für das Wintersemester vom 1. September bis zum 28./29. Februar und für das Sommersemester vom 1. März bis zum 31. August

gültig.

Der Geltungsbereich der Fahrausweise entspricht dem aktuellen Stand der Tarifbestimmungen zum Semesterticket (Anlage 1).

Diese Fahrtberechtigungen sind nicht übertragbar.

(2) Folgende Personen werden von diesem Vertrag ausgenommen:

1. Gasthörer/innen sowie ZweithörerInnen.
2. Schwerbehinderte, die nach dem Schwerbehindertengesetz Anspruch auf unentgeltliche Beförderung haben und den Besitz des Beiblatts mit der zugehörigen Wertmarke nachweisen.
3. Behinderte, die aufgrund ihrer Behinderung den öffentlichen Nahverkehr nicht nutzen können und einen entsprechenden Nachweis erbringen.
4. StudentInnen, die sich aufgrund ihres Studiums nachweislich für ein Semester im Ausland aufhalten.
5. Alle StudentInnen, die sich im Urlaubssemester befinden.

6. Alle Freifahrtberechtigten der Verkehrsbetriebe im Verbundraum des VRR, deren Berechtigung nachweislich den gesamten Gültigkeitsbereich umfaßt.
7. StudentInnen, die sich nachweislich im Rahmen der Abschlussarbeit zur Erlangung eines akademischen Grades (Bachelor oder Master) oder der Praxisphase im Studium außerhalb des Gültigkeitsbereiches des Semestertickets aufhalten. Der Nachweis ist über die Hochschulverwaltung zu erbringen.

## **§ 2 Änderung des Fahrplanangebotes**

- (1) Fahrplanangebot im Sinne dieses Vertrages ist das Angebot, das darauf gerichtet ist, im unmittelbaren Bereich von Hochschuleinrichtungen den StudentInnen zu ermöglichen, mit Verkehrsmitteln des ÖPNV diese Einrichtungen zum Zwecke des Studiums zu erreichen.
- (2) Soweit das Verkehrsunternehmen beabsichtigt, das bei Abschluss dieses Vertrages bestehende Fahrplanangebot zu ändern, insbesondere zu verringern, ist die VS berechtigt, in die Entscheidungsfindung dergestalt eingebunden zu werden, dass sie zunächst von dem Verkehrsunternehmen über das Vorhaben informiert wird. Die Vertragspartner sind dann verpflichtet, in gemeinsamen Gesprächen das Vorhaben zu diskutieren.

Falls aus für die VS nachvollziehbaren terminlichen Gründen die gemeinsamen Gespräche nicht möglich sein sollten, können diese entfallen. Die Informationspflicht bleibt davon unberührt. Für dieses Abstimmungsverfahren wird von der VS ein(e) Ansprechpartner(in) genannt.

- (3) Besteht bei der VS der Wunsch nach einer Änderung des Fahrplanangebotes, so hat die VS die Gründe hierfür dem Verkehrsunternehmen darzulegen. Das Verkehrsunternehmen ist daraufhin verpflichtet, diesen Wunsch auf seine Durchführbarkeit hin zu überprüfen und mit der VS die Lösungsmöglichkeiten zu erörtern.
- (4) Die letztendliche Entscheidung über das Fahrplanangebot liegt bei den Verkehrsunternehmen.

## **§ 3 Fahrausweise**

- (1) Die Merkmale der Fahrtberechtigungsbescheinigung werden zwischen der VRR AöR, dem betreffenden Verkehrsunternehmen, der VS und unter Einbeziehung der Hochschulverwaltung einvernehmlich geregelt. Diese nach Satz 1 einvernehmlich festgelegten vertrieblichen Regelungen werden in einer zusätzlichen Vereinbarung zwischen Hochschulverwaltung, VS und VU gesondert festgelegt.
- (2) Die nach Absatz 1 abzuschließende Vereinbarung hat u.a. zu berücksichtigen, dass die VS bzw. die Hochschulverwaltung im Falle der Rückerstattung des Fahrgeldbetrages oder bei Exmatrikulation die StudentInnen und die Verkehrsunternehmen auf den Wegfall der Fahrtberechtigung hinzuweisen hat.
- (3) Die VRR AöR erhält 4 Wochen vor Semesterbeginn von der VS jeweils 2 Ticketmuster.
- (4) Semestertickets sind nur in Verbindung mit einem amtlichen Reisepass, Personalausweis, Führerschein oder dem internationalen StudentInnenausweis gültig.
- (5) StudentInnen können mit dem Semesterticket, soweit betrieblich möglich, ganztägig ein Fahrrad im Verbundgebiet VRR (Preisstufe E) und montags bis freitags ab 19:00

- Uhr, an Wochenenden, an gesetzlichen Feiertagen sowie am 24.12. und 31.12. ganztägig eine weitere Person im Verbundgebiet VRR (Preisstufe E) mitnehmen.
- (6) Der Inhaber eines Semestertickets hat bei der Inanspruchnahme der so genannten Linienbedarfsverkehre (AST-AnrufSammelTaxi) den ermäßigten Fahrpreis je Fahrt für die Beförderung im Linienbedarfsverkehr zu entrichten.
  - (7) Die Fahrtberechtigungen gelten ansonsten im Rahmen der jeweils gültigen Beförderungsbedingungen und Tarifbestimmungen des Verkehrsverbundes Rhein-Ruhr.
  - (8) Bei Widersprüchen zwischen der Vereinbarung nach Absatz 1 und diesem Vertrag haben die Regelungen dieses Vertrages Vorrang.

#### § 4

#### **Fahrgelderstattung und Kündigung eines VRR-Abonnements (Ticket 1000/Ticket2000)**

- (1) Bei Tod oder Exmatrikulation ist die VS berechtigt, gegen entsprechenden Nachweis das Fahrgeld nach den Tarifbestimmungen für das Semesterticket zu erstatten. In der Schlussabrechnung des Semesters sind solche Beträge abzusetzen. Der Erstattungsanspruch ist durch eine entsprechende Bescheinigung nachzuweisen.
- (2) StudentInnen, die vor der Inanspruchnahme des Semestertickets das Ticket 2000/Ticket1000 persönlich abonniert haben, können diese Abonnements zum Beginn des jeweiligen Semesters beim jeweiligen Verkehrsunternehmen kündigen. Auf die Erhebung des Unterschiedsbetrages zwischen Abonnementpreis und dem Preis einer Monatskarte wird in diesen Fällen verzichtet.
- (3) Bei Verlust des StudentInnenausweises mit Fahrtberechtigungseindruck wird ein neuer Ausweis ausgestellt. Veränderungen der Fahrtberechtigungseintragungen im StudentInnenausweis machen die Fahrtberechtigung ungültig.

#### § 5

#### **Preise**

- (1) Die Vertragsparteien vereinbaren folgenden Preis des Semestertickets für das Wintersemester 2015/2016:

21,06 € je Monat je StudentIn (einschl. der gesetzlichen MwSt.).

- (2) Der VRR wird den Preis des Semestertickets nach Absatz 1 erstmals mit Wirkung zu Beginn des Sommersemesters 2016 anpassen. Zur Preisfortschreibung wird folgende Formel angewendet:

a. Ausgangspreis: 21,06 € je Monat je StudentIn (einschl. der gesetzlichen MwSt.)

b. Der Ausgangspreis gemäß Buchst. a wird um den Prozentsatz, um den der VRR-Tarif über das gesamte Ticketsortiment mit Beschluss des Verwaltungsrates der VRR AöR durchschnittlich angepasst (durchschnittlich gewichtete Ticketanpassung) wird, angepasst.

Maßgeblich ist jeweils der letzte aktuelle Beschluss des Verwaltungsrats zur Tarifierung.

- (3) Der VRR wird den Preis des Semestertickets je Monat je StudentIn (einschl. der gesetzlichen MwSt.) für alle folgenden Semester jährlich jeweils mit Wirkung zu Beginn des Sommersemesters anpassen. Zur Preisfortschreibung wird folgende Formel angewendet:

- a. Ausgangspreis ist der Preis des Semestertickets je Monat je StudentIn (einschl. der gesetzlichen MwSt.) des jeweils vorherigen Semesters.
- b. Der Ausgangspreis gemäß Buchst. a wird um den Prozentsatz, um den der VRR-Tarif über das gesamte Ticketsortiment mit Beschluss des Verwaltungsrates der VRR AöR durchschnittlich angepasst (durchschnittlich gewichtete Ticketanpassung) wird, angepasst.

Maßgeblich ist jeweils der letzte aktuelle Beschluss des Verwaltungsrats zur Tarifierung.

- (4) Die Vertragsparteien sind sich einig, dass der Preis des Semestertickets jeweils zum Sommersemester 2016, 2017 2018 und 2019 zuzüglich zur durchschnittlich gewichteten Ticketanpassung mit einem Zuschlag in Höhe von 0,45 € je Monat je StudentIn versehen wird.

Die Anpassung des Preises des Semestertickets richtet sich ab dem Wintersemester 2019/2020 ausschließlich nach Absatz 3.

- (5) Das Verkehrsunternehmen oder der VRR teilen der VS jeweils 6 Monate vor Beginn eines Semesters den jeweils für das Semester geltenden Preis des Semestertickets mit. Die Pflicht der VS zur Zahlung des vertraglich vereinbarten Preises des Semestertickets bleibt davon unberührt.

## § 6

### Abrechnung und Zahlungsmodalitäten

- (1) Für alle StudentInnen, ausgenommen die in § 1 aufgeführten Personengruppen, ist seitens der VS an das betreffende Verkehrsunternehmen ein Betrag in Höhe des jeweils gültigen Preises für ein Semester auf das nachfolgend genannte Konto zu überweisen:
  - DSW 21
  - Sparkasse Dortmund
  - BIC DORTDE33
  - IBAN DE83 4405 0199 0001 0440 01
  - Stichwort: Semesterticket -
- (2) Auf die Gesamtschuld leistet die VS Abschlagszahlungen nach folgenden Regelungen:
 

Berechnungsgrundlage für die Abschlagszahlungen für das Sommersemester ist die Anzahl der StudentInnen im zurückliegenden Sommersemester, für das Wintersemester die Anzahl der StudentInnen im zurückliegenden Wintersemester. Die so ermittelte Zahl (Anzahl der StudentInnen) wird mit dem für das aktuelle Semester gültigen Preis des Semestertickets multipliziert. Der ermittelte Betrag ist in sechs gleichen Raten fällig:

  - Das erste Sechstel jeweils zum 15.03./15.04. bzw. 15.09./15.10. eines jeden Jahres
  - Die folgenden Sechstel jeweils zum 03. der nachfolgenden Monate des Semesters
- (3) Der an der Gesamtforderung fehlende Betrag ist zum Semesterschluss fällig und an das Verkehrsunternehmen zu überweisen. Darüber hinaus ist dem Verkehrsunternehmen zu diesem Zeitpunkt eine Abrechnungsübersicht zu übersenden. Die VRR AöR und das Verkehrsunternehmen sind berechtigt, die einschlägigen Unterlagen

der VS innerhalb eines Zeitraumes von 6 Monaten ab Zugang der Abrechnungsübersicht einzusehen.

- (4) Erfolgt die Zahlung nicht oder nicht in der vereinbarten Höhe zum Fälligkeitstermin, so ist der zu zahlende Betrag während des Verzuges mit 4%-Punkten über den Drei-Monats-Euribor zu verzinsen.
- (5) Das Prozessrisiko für Rückzahlungsverpflichtungen trägt die VS. Sofern ein Gericht durch Urteil oder Beschluss feststellt, daß StudentInnen nicht zur Beitragszahlung für ein Semesterticket verpflichtet sind, oder die VS nicht die rechtliche Befugnis zum Abschluss dieses Vertrages hatte oder sonstige Gründe vorliegen, die zur Nichtigkeit oder Rechtswidrigkeit dieses Vertrages führen und somit Rückzahlungsverpflichtungen entstehen, verpflichtet sich die VS, die daraus resultierenden Ansprüche nicht gegen den Zweckverband Verkehrsverbund Rhein-Ruhr bzw. dessen kommunale Gebietskörperschaften, die VRR AöR oder eines der Verbundunternehmen geltend zu machen.

## **§ 7**

### **Inkrafttreten und Geltungsdauer**

- (1) Dieser Vertrag tritt mit Wirkung zum Beginn des Wintersemesters 2015 / 2016 gem. § 1 in Kraft.
- (2) Jeder Vertragspartner kann den Vertrag bis zum Beginn des Wintersemesters gemäß § 1 für das nächste Wintersemester und bis zum Beginn des Sommersemesters gemäß § 1 für das nächste Sommersemester per Einschreiben kündigen (Kündigungsfrist ein Jahr).

## **§ 8**

### **Außerordentliche Kündigung**

- (1) Die VS erhält die Möglichkeit zu einer außerordentlichen Kündigung für den Fall, dass durch rechtskräftigen Gerichtsentscheid die Maßnahme untersagt wird. Diese Kündigung kann frühestens zum Monatsende nach Eintritt der Rechtskraft des Gerichtsentscheides ausgesprochen werden. Die Kündigung bedarf der Schriftform.
- (2) Im Hinblick auf die Tatsache, daß eine Änderung des Preises des Semestertickets nur mittels einer Änderung der Beitragsordnung an die StudentInnen weitergegeben werden kann, gilt ein außerordentliches Kündigungsrecht der VS für den Fall als vereinbart, daß durch eine Urabstimmung oder das Rektorat eine Preiserhöhung bzw. die entsprechende Änderung der Beitragsordnung verbindlich abgelehnt wird.

Das Kündigungsrecht gilt nur dann als fristgerecht ausgeübt, wenn die Kündigungserklärung der VRR AöR und dem Verkehrsunternehmen spätestens bis zum 31. Dezember bzw. 30. Juni mit eingeschriebenem Brief zugegangen ist.

- (3) Die VRR AöR und/ oder das Verkehrsunternehmen erhalten das Recht zu einer außerordentlichen fristlosen Kündigung, wenn die vereinbarten Geldbeträge nicht fristgerecht entsprechend § 6 eingehen. Die Kündigung bedarf der Schriftform.
- (4) Die VRR AöR und/oder das Verkehrsunternehmen sind darüber hinaus zur außerordentlichen Kündigung berechtigt, wenn die notwendigen öffentlich-rechtlichen Genehmigungen nicht erteilt werden.
- (5) Das Vertragsverhältnis erlischt im Falle der außerordentlichen Kündigung mit Beginn des auf die Kündigungserklärung folgenden Semesters.

**§ 9  
Vertragsänderungen**

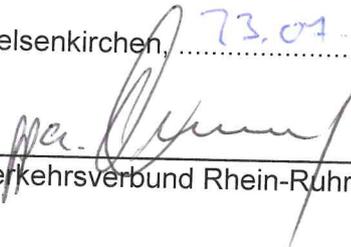
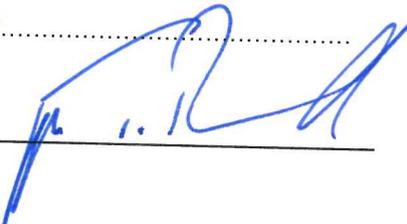
Änderungen oder Ergänzungen dieses Vertrages bedürfen zu ihrer Rechtswirksamkeit der Schriftform. Diese Formvorschrift kann nur schriftlich außer Kraft gesetzt werden.

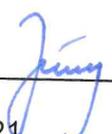
**§ 10  
Wirksamkeit des Vertrages**

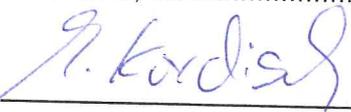
Durch die etwaige Ungültigkeit einer oder mehrerer Bestimmungen dieses Vertrages wird die Gültigkeit der übrigen Bestimmungen nicht berührt. Soweit und solange eine einzelne Festlegung zu den zwingenden gesetzlichen Vorschriften oder sonstigen Rechtsgrundsätzen im Widerspruch steht, tritt an ihre Stelle die gesetzliche Regelung bzw. eine andere Regelung, die dem mit der sonstigen Regelung angestrebten Zweck am nächsten kommt.

**§ 11  
Gerichtsstand**

Gerichtsstand ist Gelsenkirchen bzw. der Sitz des Verkehrsunternehmens.

Gelsenkirchen, 23.07.15  
  
Verkehrsverbund Rhein-Ruhr AöR 

Dortmund, 16.07.2015  
  
DSW 21 

Dortmund, 20.08.2015  
  


Studierendenschaft der Technischen Universität Dortmund – Allgemeiner  
Studentenausschuss (ASTA) –

**Anlage**

Anlage 1 Tarifbestimmungen des VRR-SemesterTicket

Anlage 2 Vertriebliche Festlegung zur Fahrtberechtigung gemäß § 3 Abs. 1 dieses Vertrags