

10.12.84

VP

Verordnung

des Bundesministers für Verkehr

Dritte Verordnung über die durchschnittlichen verkehrs-
spezifischen Kosten nach dem Personenbeförderungsgesetz**A. Zielsetzung**

Auf Grund des § 45a des Personenbeförderungsgesetzes hat der Bund den Bundesbusdiensten und deren Betriebsführern 50 v.H. der nicht durch Einnahmen gedeckten Kosten im Ausbildungsverkehr zu erstatten. Erstattungsgrundlage sind die Ist-Kosten je Personen-Kilometer repräsentativer Unternehmen. Aus diesen Ist-Kosten wird als Durchschnittswert der Soll-Kosten-Satz ermittelt.

Um einen kostengerechten Ausgleich gewähren zu können, sind die Ist-Kosten regelmäßig festzustellen. Der Soll-Kosten-Satz ist zeitnah anzupassen.

B. Lösung

Festsetzung eines neuen Bundes-Soll-Kosten-Satzes auf der Grundlage der Unternehmensdaten des Jahres 1982 zum 01. Januar 1984.

C. Alternative

Keine.

D. Kosten

Kostenträger ist ausschließlich der Bund. Die Ausgleichsleistungen werden sich von voraussichtlich 138 Mio DM im Haushaltsjahr 1984 auf 255 Mio DM im Haushaltsjahr 1985 erhöhen.

Der Haushaltsentwurf 1985 trägt der Erhöhung Rechnung. Der Haushaltsausschuß des Deutschen Bundestages hat dem Mittelansatz zugestimmt.

10.12.84

VP

Verordnung

der Bundesminister für Verkehr

Dritte Verordnung über die durchschnittlichen verkehrs-
spezifischen Kosten nach dem Personenbeförderungsgesetz

Der Chef
des Bundeskanzleramtes
14 (342) - 921 00 - Pe 20/84

Bonn, den 7. Dezember 1984

An den
Herrn Präsidenten des Bundesrates

Hiermit übersende ich die von dem Bundesminister für Verkehr
zu erlassende

Dritte Verordnung über die durchschnitt-
lichen verkehrsspezifischen Kosten nach
dem Personenbeförderungsgesetz

mit Begründung und Vorblatt.

Ich bitte, die Zustimmung des Bundesrates aufgrund des Arti-
kels 80 Abs. 2 des Grundgesetzes herbeizuführen.


(Dr. Schäuble)

Dritte Verordnung

Über die durchschnittlichen verkehrsspezifischen Kosten nach dem
Personenbeförderungsgesetz

Vom

Auf Grund des § 45 a Abs. 5 Satz 3 des Personenbeförderungsgesetzes in der im Bundesgesetzblatt Teil III, Gliederungsnummer 9240-1, veröffentlichten bereinigten Fassung, der durch Artikel 1 Nr. 2 des Gesetzes vom 24. August 1976 (BGBl. I S. 2439) eingefügt worden ist, wird mit Zustimmung des Bundesrates verordnet:

§ 1

Die durchschnittlichen verkehrsspezifischen Kosten je Personen-Kilometer betragen bei den in § 45 a Abs. 5 Satz 1 und 2 des Personenbeförderungsgesetzes genannten Unternehmen 0,137 DM je Personen-Kilometer.

§ 2

Diese Verordnung gilt nach § 14 des Dritten Überleitungsgesetzes in Verbindung mit § 66 des Personenbeförderungsgesetzes auch im Land Berlin.

§ 3

Diese Verordnung tritt mit Wirkung vom 1. Januar 1984 in Kraft. Gleichzeitig tritt die Zweite Verordnung über die durchschnittlichen verkehrsspezifischen Kosten nach dem Personenbeförderungsgesetz vom 21. Januar 1981 (BGBl. I S. 129) außer Kraft.

Bonn, den

DER BUNDESMINISTER FÜR VERKEHR

Begründung

Durch das Dritte Gesetz zur Änderung des Personenbeförderungsgesetzes (PBefG) vom 24. August 1976 (BGBl. I S. 2439) erhalten die Linienverkehrsunternehmen des Straßenpersonenverkehrs seit dem 1. Januar 1977 50 v.H. der Kostenunterdeckung des Ausbildungsverkehrs erstattet. Den Ausgleich für Unternehmen, die sich überwiegend in der Hand des Bundes oder eines mehrheitlich dem Bund gehörenden Unternehmens befinden sowie für Unternehmen, auf die der Betrieb gemäß § 2 Abs. 2 i.V.m. § 3 Abs. 2 PBefG übertragen worden ist, trägt der Bund.

Als Ausgleich werden nach § 45 a Abs. 2 Satz 2 PBefG gewährt 50 vom Hundert des Unterschiedsbetrages zwischen dem Ertrag, der in den in Absatz 1 des § 45 a PBefG genannten Verkehrsformen für die Beförderung von Personen mit Zeitfahrausweisen des Ausbildungsverkehrs erzielt worden ist, und dem Produkt aus den im Ausbildungsverkehr geleisteten Personen-Kilometern und den durchschnittlichen verkehrsspezifischen Kosten. Als durchschnittliche verkehrsspezifische Kosten gelten nach § 45 a Abs. 2 Satz 3 PBefG die Kostensätze je Personen-Kilometer, die sich aus Durchschnittswerten einzelner repräsentativer Unternehmen, die sparsam wirtschaften und leistungsfähig sind, ergeben.

Folgende Unternehmen, für die der Bund nach § 45 a Abs. 5 PBefG ausgleichspflichtig ist, sind als repräsentativ ausgewählt worden:

1. Deutsche Bundesbahn, Frankfurt/Main, Unternehmensbereich Bahnbus;
2. Autokraft GmbH, Kiel;
3. Kraftverkehr Stade GmbH, Stade.

Die Kosten dieser Unternehmer sind zuletzt auf der Grundlage des Jahres 1979 ermittelt worden und hatten für den Bund einen Soll-Kostensatz von 0,112 DM je Personen-Kilometer ergeben, der den Ausgleichsberechnungen für die Jahre 1980 bis 1983 zugrunde gelegt wurde.

...

In Ausführung des Gesetzesauftrages aus § 45 a PBefG und im Hinblick auf die Kostenentwicklung haben Bund und Länder einvernehmlich eine auf das Jahr 1982 bezogene weitere Ist-Kosten-Erhebung veranlaßt. Die Kosten dieser Unternehmen für das Geschäftsjahr 1982 sind anhand des Kostenermittlungsbogens gemäß Anlage zur Verordnung über den Ausgleich gemeinwirtschaftlicher Leistungen im Straßenpersonenverkehr (PBefAusglV) vom 2. August 1977 (BGBl. I S. 1460) erfaßt worden. Die Angaben, insbesondere die Kostenschlüsselungen, sind von einer Wirtschaftsprüfungsgesellschaft im einzelnen geprüft und für sachlich richtig befunden worden. Aus den Kosten je Personen-Kilometer dieser Unternehmen wurde - auf der Basis eines gewogenen Mittels - der Durchschnittswert von 0,137 DM je Personen-Kilometer gebildet.

Der Durchschnittswert wird durch die Dritte Verordnung über die durchschnittlichen verkehrsspezifischen Kosten nach dem Personenbeförderungsgesetz für die Unternehmen, die gegen den Bund Ausgleichsansprüche haben, als Kostensatz nach § 45 a Abs. 5 Satz 3 PBefG festgesetzt. Grundlage für die Kostenbelastung bildet mithin die durch das Dritte Gesetz zur Änderung des Personenbeförderungsgesetzes vom 24. August 1976 (BGBl. I S. 2439) eingefügte Vorschrift des § 45 a PBefG; die Kostenbelastung wird durch die Verordnung lediglich konkretisiert. Kostenträger ist ausschließlich der Bund. Länder und Gemeinden werden durch die Verordnung nicht mit Kosten belastet.

08.02.85

Beschluß**des Bundesrates**

zur

Dritten Verordnung über die durchschnittlichen verkehrs-
spezifischen Kosten nach dem Personenbeförderungsgesetz

Der Bundesrat hat in seiner 547. Sitzung am 8. Februar 1985 beschlossen, der Verordnung gemäß Artikel 80 Abs. 2 des Grundgesetzes zuzustimmen.

Der Bundesrat hat ferner folgende Entschließung gefaßt:

Die Bundesregierung wird gebeten,

- a) für Unternehmen, die sich überwiegend in der Hand des Bundes oder eines mehrheitlich dem Bund gehörenden Unternehmens befinden und die nicht überwiegend Überlandlinienverkehr durchführen sowie
- b) für Unternehmen, für die der Bund nach § 45 a Abs. 5 Satz 2 des Personenbeförderungsgesetzes ausgleichspflichtig ist,
eigene Sollkostensätze festzusetzen.

Begründung zu a :

Der in der Verordnung festgelegte Kostensatz trägt den Verhältnissen des Überlandverkehrs Rechnung, weil die Bundesunternehmen überwiegend im Überlandverkehr tätig sind. Es gibt aber zumindest einen Fall, in dem ein rechtlich selbständiges Bundesunternehmen überwiegend Orts- und Nachbarortslinienverkehr betreibt.

Nach dem Gutachten der Wirtschaftsberatungsgesellschaft liegen die durchschnittlichen Kosten des Ortsverkehrs mit 0,226 DM je Personen-Kilometer erheblich über denen der Überlandverkehre der Bundesbahn und der Regionalverkehrsgesellschaften des Bundes. Dieser höhere Kostensatz wird von den Ländern bei den kommunalen und privaten Unternehmen auch zugrunde gelegt.

Käme der Bund insoweit seiner gesetzlichen Kostentragungspflicht nicht nach, müßte das Unternehmen in dem o.g. Fall die Fahrpreise höher ansetzen als vergleichbare kommunale und private Unternehmen, um auf diese Weise ein ausgewogenes Betriebsergebnis zu erzielen. Die Fahrgäste dieses Unternehmens wären somit nur deshalb schlechter gestellt, weil es sich um ein Bundes- und nicht um ein kommunales oder privates Unternehmen handelt.

Begründung zu b :

Der in der Dritten Verordnung über die durchschnittlichen verkehrsspezifischen Kosten nach dem Personenbeförderungsgesetz in § 1 einheitlich festgesetzte verkehrsspezifische Kostensatz je Personen-Kilometer benachteiligt die Verkehrsunternehmen, die für Unternehmen des Bundes als Betriebsführer tätig sind, da deren Ist-Kosten unberücksichtigt bleiben. Insbesondere fallen die bei den Bundesbusdiensten durch Einsatz von Auftragsunternehmen in erheblichem Umfang erzielten Regiegewinne bei anderen Unternehmen allenfalls in wesentlich geringerem Umfang an, so daß die für die Bundesbusdienste ermittelten Kostensätze deutlich unter den Kosten dieser Betriebe liegen. Dem muß durch einen eigenen Kostensatz Rechnung getragen werden.