

Gesetzentwurf **der Bundesregierung**

Entwurf eines Dritten Gesetzes **zur Änderung des Personenbeförderungsgesetzes**

A. Zielsetzung

Im Verkehr mit Straßenbahnen und Obussen sowie im Linienverkehr mit Kraftfahrzeugen ist es in der Regel nicht mehr möglich, eine Kostendeckung zu erwirtschaften. Besonders ungünstige Betriebsergebnisse bringt die Beförderung von Auszubildenden (Schülern, Studenten und Lehrlingen) und Berufstätigen; Tarifierhöhungen, die eine Verbesserung der Ertragslage der Unternehmen bewirken könnten, scheiden in diesem Teilbereich des Straßenpersonenverkehrs oft aus verkehrs-, bildungs- und sozialpolitischen Gründen aus. Das öffentliche Interesse gebietet jedoch, die wirtschaftliche Leistungsfähigkeit dieser Unternehmen zu erhalten, weil der öffentliche Personenverkehr nur durch eine Steigerung der Attraktivität verbessert werden kann.

B. Lösung

Das Gesetz gewährt den Unternehmen einen Ausgleichsanspruch bei nicht kostendeckenden Beförderungsentgelten für Zeitfahrausweise, insbesondere für die genannten Fahrgastgruppen.

C. Alternativen

entfallen

D. Kosten

Das Gesetz begründet gesetzliche Ausgleichsverpflichtungen von insgesamt rd. 1 Mrd. DM (Stand 1972). Hiervon entfallen auf den Bund rd. 135 Mill. DM und auf die Länder ca. 865 Mill. DM. Die auf die Länder entfallende effektive zusätzliche Belastung beträgt jedoch nur bis zu 130 Mill. DM, weil die derzeitigen Verluste der Verkehrsbetriebe, die der Verwaltungskompetenz der Länder unterliegen, bereits heute zum überwiegenden Teil von den Ländern und Gemeinden abgedeckt werden.

Bundesrepublik Deutschland
Der Bundeskanzler
I/4 (III/4) – 921 00 – Pe 7/74

Bonn, den 22. April 1974

An den Präsidenten
des Deutschen Bundestages

Hiermit übersende ich den von der Bundesregierung beschlossenen Entwurf eines Dritten Gesetzes zur Änderung des Personenbeförderungsgesetzes mit Begründung (Anlage 1).

Ich bitte, die Beschlußfassung des Deutschen Bundestages herbeizuführen.

Federführend ist der Bundesminister für Verkehr.

Der Bundesrat hat in seiner 401. Sitzung am 15. Februar 1974 gemäß Artikel 76 Abs. 2 des Grundgesetzes beschlossen, zu dem Gesetzentwurf wie aus der Anlage 2 ersichtlich Stellung zu nehmen.

Die Auffassung der Bundesregierung zu der Stellungnahme des Bundesrates ist in der als Anlage 3 beigefügten Gegenäußerung dargelegt.

Brandt

Anlage 1

**Entwurf eines Dritten Gesetzes
zur Änderung des Personenbeförderungsgesetzes**

Der Bundestag hat mit Zustimmung des Bundesrates das folgende Gesetz beschlossen:

Artikel 1

Das Personenbeförderungsgesetz vom 21. März 1961 (Bundesgesetzbl. I S. 241), zuletzt geändert durch Artikel 2 § 14 des Gesetzes zur Änderung des Rechtspflegergesetzes, des Beurkundungsgesetzes und zur Umwandlung des Offenbarungseides in eine eidesstattliche Versicherung vom 27. Juni 1970 (Bundesgesetzbl. I S. 911), wird wie folgt geändert:

1. In § 25 Abs. 2 Nr. 2 werden hinter dem Wort „Genehmigung“ die Worte „oder gegen Auflagen in einer Entscheidung nach § 45 a Abs. 4 Satz 2“ eingefügt.
2. Nach § 45 wird folgender Abschnitt eingefügt:
„D. Ausgleichszahlungen

§ 45 a**Ausgleichspflicht**

(1) Im Verkehr mit Straßenbahnen und Obussen sowie im Linienverkehr mit Kraftfahrzeugen nach § 42 ist dem Unternehmer für die Beförderung der Inhaber von Zeitfahrausweisen, insbesondere von Auszubildenden und Berufstätigen, auf Antrag ein Ausgleich zu gewähren, wenn und soweit

1. der Ertrag aus den für diese Beförderungen genehmigten Beförderungsentgelten zur Deckung der nach Absatz 2 Satz 2 zu errechnenden Kosten nicht ausreicht,
2. der Unternehmer innerhalb eines angemessenen Zeitraums die Zustimmung zu einer Änderung der in den genannten Verkehrsarten erhobenen Beförderungsentgelte beantragt hat und
3. die Betriebsrechnung für diese Verkehrsarten sowie für einen vom Unternehmer außerdem betriebenen öffentlichen Schienenpersonenverkehr insgesamt keinen Überschuß ausweist.

(2) Als Ausgleich wird gewährt der Unterschiedsbetrag zwischen dem Ertrag, der in den in Absatz 1 genannten Verkehrsarten für die Beförderung der Inhaber von Zeitfahrausweisen, insbesondere von Auszubildenden und Berufstätigen, erzielt worden ist, und dem Produkt aus den in diesem Verkehr geleisteten Personen-Kilometern und den im nachstehenden Sinne durchschnittlichen Kosten. Als Kosten im Sinne

dieser Vorschrift gelten die Kostensätze je Personen-Kilometer, die von den Landesregierungen oder den von ihnen durch Rechtsverordnung ermächtigten Behörden jeweils für ein Jahr durch Rechtsverordnung nach Durchschnittswerten einzelner repräsentativer Unternehmen, die sparsam wirtschaften und leistungsfähig sind, pauschal festgelegt werden.

(3) Den Ausgleich nach den Absätzen 1 und 2 gewährt das Land, in dessen Gebiet der Verkehr betrieben wird. Erstreckt sich der Verkehr auch auf das Gebiet eines anderen Landes, so wird dem Ausgleich der Teil der Leistungen zugrunde gelegt, der in dem jeweiligen Land erbracht wird.

(4) Über den Ausgleichsantrag entscheidet die Genehmigungsbehörde. Die Entscheidung kann mit Auflagen verbunden werden, die dazu bestimmt sind, die wirtschaftlichen Ergebnisse der dem Ausgleich unterliegenden Leistungen zu verbessern.

(5) Für Ausgleichsleistungen im Bahnbusverkehr der Deutschen Bundesbahn gilt § 28 a des Bundesbahngesetzes.

(6) Die Vorschriften des Gesetzes über die unentgeltliche Beförderung von Kriegs- und Wehrdienstbeschädigten sowie von anderen Behinderten im Nahverkehr vom 27. August 1965 (Bundesgesetzbl. I S. 978) in der Fassung des Artikels 1 des Gesetzes zur Sicherung des Haushaltsausgleichs vom 20. Dezember 1965 (Bundesgesetzbl. I S. 2065) bleiben unberührt.“

3. Nach § 45 a wird die Überschrift „D. Gelegenheitsverkehr mit Kraftfahrzeugen“ ersetzt durch die Überschrift „E. Gelegenheitsverkehr mit Kraftfahrzeugen“.
4. In § 54 a Abs. 1 letzter Satz werden hinter den Worten „den Beauftragten der Genehmigungsbehörde“ die Worte eingefügt: „oder der nach § 45 a Abs. 2 zur Festlegung der Kostensätze befugten Behörde“.
5. In § 58 Abs. 1 wird folgende Nr. 5 angefügt:
„5. die bestimmen, wer Auszubildender im Sinne des § 45 a Abs. 1 ist, welche Kostenbestandteile bei der Berechnung des Ausgleichs zu berücksichtigen sind, welches Verfahren für die Gewährung des Ausgleichs anzuwenden ist, welche Angaben der Antrag auf Gewährung des Ausgleichs enthalten muß und wie die Personen-Kilometer zu ermitteln sind.“

6. In § 61 Abs. 1 Nr. 1 werden hinter dem Wort „Genehmigung“ die Worte „oder gegen Auflagen in einer Entscheidung nach § 45 a Abs. 4 Satz 2“ eingefügt.

Artikel 2

Der Bundesminister für Verkehr wird ermächtigt, das Personenbeförderungsgesetz neu bekanntzumachen und Unstimmigkeiten des Wortlauts zu beseitigen.

Artikel 3

Dieses Gesetz gilt nach Maßgabe des § 13 Abs. 1 des Dritten Überleitungsgesetzes vom 4. Januar 1952 (Bundesgesetzbl. I S. 1) auch im Land Berlin. Rechtsverordnungen, die auf Grund dieses Gesetzes erlassen werden, gelten im Land Berlin nach § 14 des Dritten Überleitungsgesetzes.

Artikel 4

(1) Dieses Gesetz tritt am 1. Januar 1975 in Kraft.

(2) Abweichend von Absatz 1 treten die in Artikel 1 Nr. 2 Absatz 2 Satz 2 und in Artikel 1 Nr. 5 enthaltenen Ermächtigungen zum Erlass von Rechtsverordnungen am Tage der Verkündung des Gesetzes in Kraft.

Begründung

A. Allgemeines

Der öffentliche Personennahverkehr ist wegen seines raumsparenden und umweltfreundlichen Charakters am besten geeignet, große Verkehrsmengen zu bewältigen, eine geordnete Stadtentwicklung und einen Umweltschutz gleichzeitig zu ermöglichen. Die Gleichheit der Lebensverhältnisse im Bundesgebiet setzt außerdem voraus, daß in der Fläche eine den Bedürfnissen entsprechende Verkehrsbedienug vorgehalten wird. Der ÖPNV trägt daher wesentlich dazu bei, die Lebensbedingungen in Stadt und Land zu verbessern.

Die Bundesregierung hat wiederholt, u. a. im Verkehrspolitischen Programm für die Jahre 1968 bis 1972, im Verkehrsbericht 1970 der Bundesregierung und vor allem in der Regierungserklärung vom 18. Januar 1973, darauf hingewiesen, daß der ÖPNV attraktiv gestaltet werden muß.

Die wirtschaftliche Entwicklung der Unternehmen im ÖPNV steht aber im Widerspruch zu den immer höheren Anforderungen, die an sie im Interesse der Allgemeinheit gestellt werden. Zwar haben die Investitionshilfen nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz unübersehbare Anstöße gegeben. Sie allein genügen aber nicht. Ein wirkungsvolles Angebot im ÖPNV setzt vielmehr wirtschaftlich leistungsfähige Unternehmen voraus. Die Unternehmen, die den Verkehr mit Straßenbahnen und Obussen sowie den Linienverkehr mit Kraftfahrzeugen betreiben, sind heute jedoch vielfach nicht mehr in der Lage, eine Kostendeckung oder gar einen Gewinn zu erwirtschaften.

Besonders die kommunalen und gemischtwirtschaftlichen Unternehmen sind in tiefgreifende Schwierigkeiten geraten. Wenn es bislang gleichwohl nicht zu Zusammenbrüchen gekommen ist, so beruht dies darauf, daß die Verluste entweder – im Rahmen eines Querverbundes – durch Überschüsse kommunaler Energieversorgungsunternehmen oder unmittelbar aus den Gemeindehaushalten ausgeglichen werden konnten.

Der Omnibusverkehr der Deutschen Bundesbahn verzeichnete im Jahre 1972 ebenfalls eine Kostenunterdeckung und droht auf Dauer in eine ähnliche Lage wie die übrigen Linienverkehrsunternehmen zu geraten.

Denselben Schwierigkeiten sehen sich schließlich die Privatunternehmer gegenüber, die mittlerweile zum Teil gleichfalls bedrohlich in die Nähe der Verlustzone geraten sind. Einem innerbetrieblichen Ausgleich mit dem Gelegenheitsverkehr sind wegen des Wettbewerbs auf diesem Markt enge Grenzen gezogen. Auf Hilfen, wie sie kommunalen und gemischtwirtschaftlichen Unternehmen gewährt werden, können sie nur selten zurückgreifen.

Auf diese Weise ist die Kostenunterdeckung der Linienverkehrsunternehmen in den letzten Jahren zunehmend gestiegen und betrug im Jahre 1972 bereits über eine Milliarde DM. Die Ursache hierfür liegt – neben der durch die Zunahme des Individualverkehrs bedingten strukturellen Entwicklung – vor allem darin, daß in Teilbereichen des Linienverkehrs aus Gründen des öffentlichen Verkehrsinteresses und des Gemeinwohls Leistungen weithin zu einem Preis erbracht werden müssen, der die Kosten nicht deckt. Das gilt besonders für die für Zeitfahrungsweise gewährten tariflichen Vergünstigungen, die hauptsächlich von den in der Ausbildung oder im Berufsleben stehenden Fahrgästen in Anspruch genommen werden.

Dieser Entwicklung muß Einhalt geboten werden. Da das öffentliche Wohl aber auch in der Zukunft die Erhaltung der wirtschaftlichen Leistungsfähigkeit der Linienverkehrsunternehmen verlangt, ist es erforderlich, durch einen Ausgleich der so verursachten gemeinwirtschaftlichen Lasten dazu beizutragen, daß die Ertragslage der Betriebe wieder verbessert werden kann. Zwar werden von einigen Bundesländern bereits Ausgleichszahlungen gewährt; die gesetzliche Verankerung eines insoweit bestehenden Rechtsanspruches fehlt jedoch bisher. Diese Lücke kann nur durch eine bundeseinheitliche Regelung geschlossen werden, wenn weitere Wettbewerbsverzerrungen zwischen den in den verschiedenen Bundesländern tätigen Verkehrsunternehmen und eine damit verbundene Gefährdung der Verkehrsbedienug vermieden werden sollen.

Die vorgesehene Ausgleichsregelung bedeutet nicht, daß die Unternehmen aus der Verpflichtung zu eigenwirtschaftlichem Verhalten (vgl. § 39 Abs. 2) entlassen werden. Sie werden vielmehr angehalten, durch die Ausrichtung ihres Gesamtbetriebes auf das Ziel der Kostendeckung, insbesondere durch eine angemessene Fortentwicklung der Beförderungsentgelte für alle angebotenen Verkehrsleistungen, selbst den entscheidenden Beitrag zur Sicherung ihrer wirtschaftlichen Leistungsfähigkeit zu erbringen. Erst wenn sie dazu aus eigener Kraft nicht mehr in der Lage sind, ist die Hilfe des Staates politisch gerechtfertigt, im Interesse des Gemeinwohls aber auch erforderlich.

Grundsätzlich sollte allerdings ein Ausgleich gemeinwirtschaftlicher Lasten aus den dargestellten Gründen nur dann in Betracht kommen, wenn und soweit diese Lasten nicht durch unternehmerisches Verhalten, sondern durch eine Entscheidung der Genehmigungsbehörde verursacht worden sind, wie dies bei den einschlägigen Ausgleichsvorschriften des Rechts der Europäischen Gemeinschaften vorgesehen ist. Bei den hier angesprochenen Beförderungsentgelten fehlt es formal jedoch vielfach an einer solchen behördlichen Entscheidung, weil bei der Bildung dieser Beförderungsentgelte durch den

Unternehmer verschiedene Gesichtspunkte maßgebend sind, wie zum Beispiel die in § 39 Abs. 2 (ebenso wie in den entsprechenden Bestimmungen der Landeseisenbahngesetze) zum Ausdruck kommende Sozialbindung des Unternehmers. Andererseits haben auf die Entscheidung der Genehmigungsbehörde über den Tarifiertrag des Unternehmers oft auch bildungs-, sozial- und strukturpolitische Zielsetzungen entscheidenden Einfluß. Diese öffentlichen Zielsetzungen stehen bei den genannten Beförderungsentgelten heute in der Regel sogar im Vordergrund und werden voraussichtlich die Tarifbildung in diesem Bereich künftig noch stärker als bisher beeinflussen. Es ist kaum möglich, unter diesen verschiedenen Komponenten den Teil festzustellen, der der formalen behördlichen Entscheidung entspricht. Es erscheint deshalb gerechtfertigt, davon abzusehen, die Gewährung des Ausgleichs von einer vorherigen behördlichen Tarifaufgabe abhängig zu machen, wie dies bei den einschlägigen Ausgleichsvorschriften des Gemeinschaftsrechts der Fall ist.

Eine gesetzliche Ausgleichsregelung muß die Deutsche Bundesbahn (Bahnbusverkehrsdienst) in gleicher Weise wie die anderen Verkehrsunternehmen einbeziehen, jedoch unter Berücksichtigung des besonderen Verhältnisses zwischen dem Bund und seinem Sondervermögen „Deutsche Bundesbahn“. Dies ist nicht nur aus Gründen der Gleichbehandlung, sondern auch deswegen erforderlich, weil der Schienenersatzverkehr überall dort zu fördern ist, wo die Verkehrsbedienung mit Omnibussen auf Grund der gegebenen Verkehrsbedürfnisse insgesamt kostengünstiger als mit einem Schienenverkehrsmittel durchgeführt werden kann. Ohne eine Ausgleichsregelung für den Bahnbusverkehr der Deutschen Bundesbahn würde dieses verkehrspolitisch wichtige Anliegen jedoch gefährdet.

Der Entwurf entspricht für den die schlechte wirtschaftliche Lage der Unternehmen hauptsächlich verursachenden Verkehrsbereich einer Forderung des Deutschen Bundestages, die dieser bei der dritten Beratung des Zweiten Gesetzes zur Änderung des Personenbeförderungsgesetzes erhoben hat (vgl. Bundestagsdrucksache V/2494, Seite 4; sten. Bericht über die 224. Sitzung des 5. Deutschen Bundestages am 26. März 1969, S. 12327 D). Er führt im übrigen eine Regelung ein, wie sie im Prinzip für die gemeinwirtschaftlichen Lasten in einem Teilbereich des Straßenpersonenverkehrs, nämlich für die unentgeltliche Beförderung von Kriegs- und Wehrdienstbeschädigten sowie von anderen Behinderten im Nahverkehr, im Gesetz vom 27. August 1965 (Bundesgesetzbl. I S. 978) und für den Bereich des Schienenverkehrs in § 28 a des Bundesbahngesetzes bzw. in den Verordnungen (EWG) Nr. 1191/69 und Nr. 1192/69 bereits besteht.

Die Kommission der Europäischen Gemeinschaften übermittelte dem Ministerrat mit Schreiben vom 21. Dezember 1972 einen Vorschlag für eine Verordnung des Rates zur Ergänzung der Verordnung

(EWG) Nr. 1191/69 vom 26. Juni 1969. Die Vorschläge stehen diesem Gesetzesvorhaben nicht entgegen.

Die Gesetzgebungsbefugnis des Bundes für die Regelung einer Ausgleichspflicht folgt aus Art. 74 Nr. 22 und 23 des Grundgesetzes.

Der Entwurf begründet gesetzliche Ausgleichsverpflichtungen von insgesamt rd. 1 Mrd. DM (Stand 1972). Hiervon entfallen auf den Bund rd. 135 Mill. DM und auf die Länder ca. 865 Mill. DM. Dieser auf die Länder entfallende Betrag stellt jedoch nur zum Teil eine zusätzliche Belastung dar, weil die derzeitigen Verluste der der Verwaltungskompetenz der Länder unterstehenden Verkehrsbetriebe schon jetzt von den Ländern und Gemeinden zu einem erheblichen Teil abgedeckt werden. Auf die Länder entfällt deshalb ein zur Zeit noch ungedeckter Betrag bis zu 130 Mill. DM (Stand 1972).

B. Zu den einzelnen Vorschriften

Zu Artikel 1

Zu Nr. 1:

Durch die Ergänzung wird ein neuer Rücknahmegrund in das Gesetz eingeführt. Er ist dadurch gerechtfertigt, daß die von einer Auflage nach § 45 a Abs. 4 Satz 2 bezweckte Verbesserung der Ertragslage des Unternehmers nicht nur in dessen, sondern auch im öffentlichen Interesse liegt und daher der Ausgleichsanspruch unmittelbar aus öffentlichen Mitteln zu erfüllen ist.

Zu Nr. 2:

Absatz 1 enthält den Grundsatz, daß dem Unternehmer ein Ausgleich zusteht, wenn und soweit der Ertrag, welcher in den genannten Verkehrsarten durch den Verkauf von Zeitfahrausweisen, insbesondere für Auszubildende und Berufstätige erzielt wird, zur Deckung der daraus entstehenden Kosten nicht ausreicht. Den Kreis der Auszubildenden legt der Bundesminister für Verkehr durch Rechtsverordnung fest (vgl. zu Nr. 5).

Durch die Einschränkungen in Absatz 1 Nr. 1 bis 3 wird sichergestellt, daß nicht schlechthin für jede Minderung der Einnahmen aus dem Verkauf von Zeitfahrausweisen ein Ausgleich zu zahlen ist. Der Unternehmer soll vielmehr dazu angehalten werden, auch diese Beförderungsentgelte der allgemeinen Preis- und Kostenentwicklung ebenso anzupassen, wie das bei den Regeltarifen erforderlich ist. Ein Ausgleichsanspruch besteht aber nach Nr. 3 nur insoweit, wie das Betriebsergebnis des gesamten Linienverkehrs und eines ggf. außerdem betriebenen öffentlichen Schienenpersonenverkehrs einen Fehlbetrag ausweist; nur dieser Fehlbetrag ist auszugleichen. Damit soll ausgeschlossen werden, daß der aus öffentlichen Mitteln zu leistende Ausgleich zu einem Gewinn führt.

Absatz 2 bestimmt, daß bei der Ausgleichsberechnung nicht die tatsächlichen Kosten des Unternehmers, sondern nur diejenigen Kosten berücksichtigt werden, die sich auf Grund der geleisteten Personen-Kilometer und der von den Ländern zu bestimmenden Kostensätze je Personen-Kilometer ergeben. Eine Abrechnung nach den tatsächlichen Kosten würde bei der Vielzahl und Verschiedenartigkeit der Unternehmen zu erheblichen Schwierigkeiten und zu einem nicht vertretbaren Verwaltungsaufwand führen. Die der Ausgleichsberechnung zugrunde zu legenden Kosten sollen deshalb mit Hilfe der vorgesehenen Kostensätze, die in der Regel auf Durchschnittswerten einzelner repräsentativer Unternehmen beruhen werden, pauschal ermittelt werden. Als repräsentativ werden nur leistungsfähige und sparsam wirtschaftende Unternehmen gelten können; der Entwurf übernimmt insoweit eine Forderung, die auch in § 4 des Gesetzes zur wirtschaftlichen Sicherung der Krankenhäuser und zur Regelung der Krankenhauspflegesätze vom 29. Juni 1972 (Bundesgesetzbl. I S. 1009) enthalten ist. Diese Berechnungsmethode hat den Vorteil, daß betriebsindividuelle Unwirtschaftlichkeiten in Form erhöhter Kosten nicht zu einer Erhöhung der Ausgleichszahlungen führen und andererseits das Eigeninteresse des Unternehmers an kostensenkenden Rationalisierungsmaßnahmen erhalten bleibt. Entsprechend dem bereits in § 4 Abs. 3 des Gesetzes über die unentgeltliche Beförderung von Kriegs- und Wehrdienstbeschädigten sowie von anderen Behinderten im Nahverkehr vom 27. August 1965 (Bundesgesetzbl. I S. 978) zum Ausdruck kommenden Gedanken sollen auch hier die Kostensätze in regelmäßigen Abständen auf ihre Übereinstimmung mit der allgemeinen Kostenentwicklung in diesem Bereich überprüft werden.

Durch Absatz 3 wird eine Ausgleichspflicht für das Land (die Länder) begründet, in dem (in denen) der Verkehr betrieben wird. Die Länder sind jedoch frei, eine abweichende Regelung über den Ausgleichspflichtigen zu treffen.

Die Vorschrift des Absatzes 4 überträgt die Entscheidung über den Ausgleichsantrag der Genehmigungsbehörde im Sinne des § 11. Satz 2 des Absatzes 4 gibt der Genehmigungsbehörde die Möglichkeit, ihre Entscheidung mit Auflagen zu verbinden, die geeignet sind, den Ertrag der Leistungen zu verbessern. Dabei ist insbesondere an Maßnahmen gedacht, die kostenmindernd wirken, z. B. die Umstellung von Straßenbahnverkehr auf die Bedienung durch Omnibusse in solchen Verkehrsbeziehungen, deren Dichte die Aufwendungen für ein Schienenverkehrsmittel nicht rechtfertigt.

Im Hinblick auf das besondere Verhältnis zwischen dem Bund und seinem Sondervermögen „Deutsche Bundesbahn“ soll sich nach Absatz 5 der Ausgleich

im Bahnbusverkehr der Deutschen Bundesbahn nach den Vorschriften des § 28 a des Bundesbahngesetzes vollziehen.

Absatz 6 stellt klar, daß der in den Absätzen 1 bis 5 geregelte Ausgleichsanspruch die Erstattung von Einnahmeausfällen nach den Vorschriften des Gesetzes über die unentgeltliche Beförderung von Kriegs- und Wehrdienstbeschädigten sowie von anderen Behinderten im Nahverkehr vom 27. August 1965 (Bundesgesetzbl. I S. 978) unberührt läßt.

Zu Nr. 4:

Durch Nummer 4 wird klargestellt, daß sich die Prüfungsbefugnisse der Behörde auch auf die Ausgleichszahlung beziehen.

Zu Nr. 5:

Durch Nummer 5 wird dem Bundesminister für Verkehr die Ermächtigung verliehen, mit Zustimmung des Bundesrates die notwendigen Vorschriften über die nähere Bestimmung des Kreises der Auszubildenden, über die bei der Ausgleichsberechnung zu berücksichtigenden Kostenbestandteile, die Ermittlung der für die Kostensätze nach § 45 a Abs. 2 maßgebenden Personen-Kilometer sowie über weitere Einzelheiten des Verfahrens und den Inhalt des Ausgleichsantrages zu erlassen.

Zu Nr. 6:

Die Einfügung dieses Ordnungswidrigkeitstatbestandes rechtfertigt sich aus den gleichen Gründen wie zu Nr. 1.

Zu Artikel 2

Er erscheint zweckmäßig, die seit Inkrafttreten des Personenbeförderungsgesetzes verschiedentlich eingefügten Gesetzesänderungen durch eine Neubekanntmachung und Bereinigung des Wortlauts zu berücksichtigen.

Zu Artikel 3

Der Artikel enthält die übliche Berlinklausel.

Zu Artikel 4

Das Gesetz soll am 1. Januar 1975 in Kraft treten. Damit vom gleichen Tage an auch die zu seiner Durchführung erforderliche Rechtsverordnung angewendet werden kann, ist es erforderlich, daß die in Artikel 1 Nr. 5 enthaltene Ermächtigung zu deren Erlass bereits am Tage der Verkündung in Kraft tritt.

Stellungnahme des Bundesrates

1. Der Bundesrat stimmt mit der Bundesregierung darin überein, daß die Träger des öffentlichen Personennahverkehrs finanziell entlastet werden müssen, um im öffentlichen Interesse die Leistungsfähigkeit der Unternehmen zu erhalten. Er begrüßt daher grundsätzlich die Zielsetzung des Gesetzentwurfs, weist aber gleichzeitig darauf hin, daß die Länder und Gemeinden (GV) bei ihrer derzeitigen Finanzausstattung die für den vorgesehenen Ausgleich erforderlichen Mittel nicht aufbringen können, wenn nicht der dringend notwendige Ausbau des öffentlichen Personennahverkehrs erheblich beeinträchtigt werden soll.

Die Ausgleichsregelung reicht – insbesondere in den schwächer strukturierten Gebieten – allein noch nicht aus, um die Attraktivität des öffentlichen Personennahverkehrs zu steigern und den weiteren Ausbau zu ermöglichen. Der Bundesrat hält daher zusätzliche Maßnahmen für notwendig. Dazu gehören

1. weitere Entlastungen bei der Umsatzsteuer;
2. verstärkte Investitionshilfen aus dem Mineralölsteueraufkommen;
3. weiterer Ausbau von Verkehrsverbünden, insbesondere mit Bundesbahn und Bundespost;
1. weitere verkehrsordnende und -lenkende Maßnahmen.

Der Bundesrat bittet die Bundesregierung, im Rahmen ihrer Zuständigkeit die dafür erforderlichen Schritte einzuleiten.

Die defizitäre Entwicklung des öffentlichen Personennahverkehrs wirkt sich bedrohlich auf die kommunale Haushaltswirtschaft aus. In steigendem Maße sind Gemeinden (GV) gezwungen, Verluste ihrer Nahverkehrsunternehmen aus ihren ohnehin überforderten Haushalten abzudecken oder jährlich steigende, auf Vertrag beruhende Betriebskostenzuschüsse an in anderer Trägerschaft stehende Nahverkehrsunternehmen zu leisten. Dadurch werden nicht nur die kommunalen Haushalte unverträglich belastet und Mittel beansprucht, die für dringende Investitionen fehlen; es wird vielmehr auch der aus strukturellen, verkehrs- und energiepolitischen Gründen (insbesondere auch in ländlichem Raum) dringend notwendige Ausbau des öffentlichen Personennahverkehrs und die Verbesserung des Verkehrsangebots verhindert.

Es ist daher zu begrüßen, daß mit der Vorlage der Entwürfe eines Dritten Gesetzes zur Änderung des Personenbeförderungsgesetzes und eines Zweiten Gesetzes zur Änderung des Allgemeinen Eisenbahngesetzes Maßnahmen zur Abgeltung gemeinwirtschaftlicher Lasten durch Gewährung eines Ausgleichsanspruchs bei nicht kostendeckenden Beförderungsentgelten eingeleitet werden. Die Kosten für die Ausgleichsansprüche können von den Ländern allerdings weder einzelnen Gemeinden (GV) noch ihrer Gesamtheit auferlegt werden, wenn nicht der dringend notwendige Ausbau des öffentlichen Personennahverkehrs erheblich beeinträchtigt werden soll.

2. Vorblatt

Nach Auffassung des Bundesrates ist die in Abschnitt D. getroffene Feststellung, daß zusätzlich nur 130 Mio DM als Belastung auf die Länder entfielen, mißverständlich, weil die Länder künftig auch für die beträchtlichen Eigenleistungen einzutreten haben, die gegenwärtig von den Gemeinden zur allgemeinen Defizitabdeckung erbracht werden.

3. Artikel 1 Nr. 2 (§ 45 a)

- a) Absatz 1 ist eingangs wie folgt zu fassen:

„(1) Im Verkehr mit Straßenbahnen und Obussen sowie im Linienverkehr mit Kraftfahrzeugen nach §§ 42 und 43 Satz 1 Nr. 2 ist dem Unternehmer für die Beförderung von Personen mit Zeitfahrausweisen des Ausbildungsverkehrs auf Antrag ein Ausgleich nach Maßgabe des Absatzes 2 zu gewähren, wenn und soweit“.

Begründung

Der Bundesrat ist der Auffassung, daß dem öffentlichen Personennahverkehr eine wesentliche verkehrs- und gesellschaftspolitische Bedeutung zukommt. Angesichts der wirtschaftlichen Schwierigkeiten mancher Verkehrsunternehmen wird auch eine gesetzliche Regelung der Materie, jedenfalls für einen Teil der gemeinwirtschaftlichen Lasten für erforderlich gehalten.

Jedoch kann der von der Bundesregierung konzipierten Form in den Gesetzentwürfen nicht zugestimmt werden. Ohne Abstimmung mit den finanziellen Möglichkeiten der Haushalte und Finanzplanungen der Länder sehen die Gesetzentwürfe neue Belastungen für die

Länder von anfangs rd. 1 Milliarde DM jährlich vor, die aller Wahrscheinlichkeit nach in den kommenden Jahren noch erheblich steigen werden. Demgegenüber übernimmt der Bund nur Ausgleichsverpflichtungen gegenüber Bundesbahn und Bundespost, d. h. nur etwa 13 vom Hundert der Gesamtlasten.

Die Belastung der Länder mit Ausgleichszahlungen für den ÖPNV stellt die Zuweisung einer neuen Aufgabe dar. Diese Aufgabe ist bei der Erhöhung der Umsatzsteueranteile der Länder um 2 vom Hundert in den Entwurf des Dritten Gesetzes zur Änderung des Gesetzes über den Finanzausgleich zwischen Bund und Ländern nicht berücksichtigt worden.

Die im Gesetzentwurf vorgesehene Ausgleichsregelung für die Beförderung von Reisenden mit Zeitkarten – insbesondere von Auszubildenden und Berufstätigen – bürdet den Ländern gemeinwirtschaftliche Leistungen auf, die diese finanziell überfordern würden. Ein höherer Ausgleich als 50 vom Hundert der Tariflasten des Ausbildungsverkehrs erscheint nicht tragbar.

Eine Erweiterung der Ausgleichsregelung auf Beförderungsleistungen nach § 43 Satz 1 Nr. 2 erscheint notwendig, weil auch in dieser Sonderform des Linienverkehrs Schülerzeitkarten ausgegeben werden können.

Entsprechend dem Beschluß der Verkehrsministerkonferenz vom 5./6. April 1973 kommt eine Zustimmung des Bundesrates nur für Ausgleichszahlungen für defizitäre Ausbildungsverkehre in Betracht und das auch nur, wenn die Lastenverteilung durch eine Neu festsetzung der Umsatzsteueranteile berücksichtigt würde und auf dieser Basis die Lasten gleichermaßen auf Bund und Länder verteilt würden.

- b) In Absatz 1 ist die Nr. 2 wie folgt zu fassen:

„2. der Unternehmer innerhalb eines angemessenen Zeitraumes die Zustimmung zu einer Anpassung der in den genannten Verkehrsarten erhobenen Beförderungs entgelte an die Ertrags- und Kostenlage beantragt hat und“.

Begründung

Der Ausgleichsanspruch sollte nicht von einer Änderung abhängig gemacht werden, weil sonst selbst der Antrag genügen würde, den Tarif um einen Pfennig zu verändern. Es wäre sinnvoller, eine Anpassung an die Ertrags- und Kostenlage zu fordern.

- c) In Absatz 1 Nr. 3 sind nach den Worten „Schienenpersonenverkehr“ die Worte, „ausgenommen Bergbahnen,“ einzufügen.

Begründung

Zum Schienenpersonenverkehr gehören auch die Bergbahnen, deren Ertrag in die Betriebsrechnung nicht einbezogen werden sollte; anderenfalls müßte auch der Gelegenheitsverkehr mit Omnibussen herangezogen werden.

- d) Absatz 2 ist eingangs wie folgt zu fassen:

„(2) Als Ausgleich werden gewährt 50 vom Hundert des Unterschiedsbetrages zwischen dem Ertrag der in den in Absatz 1 genannten Verkehrsformen für die Beförderung von Personen mit Zeitfahrausweisen des Ausbildungsverkehrs erzielt worden ist, und dem Produkt aus den in diesem Verkehr geleisteten Personen-Kilometern und den im nachstehenden Sinne durchschnittlichen Kosten.“

Begründung

Anpassung an die Änderung des § 45 a Abs. 1.

- e) Absatz 4 ist wie folgt zu fassen:

„(4) Über den Ausgleichsantrag entscheidet die Genehmigungsbehörde. Die Entscheidung kann mit Auflagen verbunden werden, die dazu bestimmt sind, die wirtschaftlichen Ergebnisse der in den in Absatz 1 genannten Verkehrsarten erbrachten Leistungen oder die öffentliche Verkehrsbedienung zu verbessern. Kommt der Unternehmer Auflagen zur Verbesserung der wirtschaftlichen Ergebnisse nicht oder nicht in vollem Umfange nach, so ist ein Ausgleich nur insoweit zu gewähren, wie er sich im Falle der Befolgung der Auflagen errechnet hätte.“

Begründung

Die Behörde sollte Einfluß darauf haben, daß die wirtschaftlichen Ergebnisse in allen Verkehrsarten, die in die Betriebsrechnung einzu beziehen sind, verbessert werden.

Mit Satz 3 soll verhindert werden, daß das Unternehmen bei Nichtbeachtung von Auflagen ungerechtfertigt hohe Ausgleichsbeträge erhält.

- f) Absatz 5 ist wie folgt zu fassen:

„(5) Den Ausgleich für Unternehmen, die sich überwiegend in der Hand des Bundes oder eines mehrheitlich dem Bund gehörenden Unternehmens befinden, gewährt der Bund. Das gilt auch, wenn Unternehmen im Sinne des Satzes 1 die Betriebsführung nach § 3 auf Dritte übertragen. Soweit der Bund ausgleichspflichtig ist, erläßt der Bundesminister für Verkehr mit Zustimmung des Bundesrates die Rechtsverordnung nach Absatz 2.“

Begründung

Die Änderung ist im Interesse der Gleichbehandlung aller Nahverkehrsunternehmen erforderlich. Außerdem muß die Deutsche Bundespost in der Abgeltungsregelung mit erfaßt werden, damit klargestellt ist, daß der Bund für sie ausgleichspflichtig ist.

Satz 2 stellt klar, daß die Betriebsübertragung keine Änderung der Ausgleichsverpflichtung bewirkt.

4. Artikel 1 Nr. 4 (§ 54 a)

Nummer 4 ist wie folgt zu fassen:

4. In § 54 a ist folgender Absatz anzufügen:

„(3) Die Regelungen des Absatzes 1 gelten entsprechend auch für die nach § 45 a Abs. 2 zur Festlegung der Kostensätze befugte Behörde.“

Begründung

Die zur Festlegung der Kostensätze befugte Behörde muß ermächtigt werden, die zu diesem Zweck erforderlichen Überprüfungen im Geschäftsbetrieb des Unternehmens durchführen und die notwendigen Auskünfte verlangen zu können.

5. Artikel 1 Nr. 6 (§ 61 Abs. 1 Nr. 1)

In § 61 Abs. 1 Nr. 1 ist das Wort „gegen“ vor dem Wort „Auflagen“ zu streichen.

Begründung

Redaktionelle Richtigstellung.

Anlage 3

Gegenäußerung der Bundesregierung zu der Stellungnahme des Bundesrates**zu 1.**

Die Bundesregierung begrüßt die grundsätzliche Zustimmung des Bundesrates zum Ausgleich gemeinwirtschaftlicher Lasten im Personennahverkehr, wie er in dem Dritten Gesetz zur Änderung des Personenbeförderungsgesetzes und dem Zweiten Gesetz zur Änderung des Allgemeinen Eisenbahngesetzes beabsichtigt ist. Die Bundesregierung wird die vom Bundesrat angeregten zusätzlichen Maßnahmen im Rahmen der Verwirklichung des vom Bundesminister für Verkehr entwickelten „Konzept zur Verbesserung des öffentlichen Personennahverkehrs“ prüfen, soweit dies nicht schon geschehen ist.

Die Bundesregierung stimmt den Änderungsvorschlägen unter 3. b), c), 4. und 5. zu.

Im übrigen nimmt die Bundesregierung wie folgt Stellung:

zu 3. a

Die Bundesregierung stimmt der Einschränkung der Ausgleichspflicht auf den Ausbildungsverkehr nicht zu.

Diese Beschränkung steht nicht mit dem Ziel der Gesetzentwürfe, durch eine Abgeltung gemeinwirtschaftlicher Lasten der Unternehmen des öffentlichen Nahverkehrs deren Beförderungsleistungen qualitativ und quantitativ zu verbessern, in Einklang. Nicht nur im Ausbildungsverkehr, sondern auch im Berufsverkehr sind zunehmend verkehrs- und sozialpolitische Gründe bei der Tarifgestaltung der Nahverkehrsunternehmen maßgebend. Auch künftig werden diese Gründe die Preisbildung für die Beförderungen im Berufsverkehr beeinflussen. Eine unterschiedliche Behandlung des Ausbildungs- und Berufsverkehrs würde daher gleiche oder ähnlich gelagerte Tatbestände ungleich behandeln.

Die von der Bundesregierung vorgelegten Gesetzentwürfe stellen bereits einen Kompromiß zwischen den ursprünglich weitergehenden Vorstellungen des Bundesministers für Verkehr und denen der Länderverkehrsministerkonferenz dar. Durch die weitere Einschränkung der Ausgleichspflicht nur auf den Ausbildungsverkehr sowie die vom Bundesrat unter 3. d) vorgeschlagene Begrenzung auf nur 50 v. H. der gemeinwirtschaftlichen Lasten in diesem Verkehr wird das auch vom Bundesrat anerkannte Ziel der Gesetzentwürfe nicht erreicht.

Die Regelung des Ausgleichs gemeinwirtschaftlicher Lasten im öffentlichen Personennahverkehr durch ein Bundesgesetz ist für die Länder faktisch keine „neue Aufgabe“. Würde nämlich der Bundesgesetzgeber von seinen Gesetzgebungskompetenzen kei-

nen Gebrauch machen, müßten die Länder, ohne daß eine bundesgesetzliche Regelung zugrunde liegt, diese Aufgaben erfüllen und die sich daraus ergebenden Kosten tragen (Artikel 30, 104 a Abs. 1 GG). Die bundesgesetzliche Regelung vermeidet unterschiedliche Durchführungen in den Ländern; sie ist vom Vertreter des Bundesrates in der Sitzung des Deutschen Bundestages am 3. März 1971 – insbesondere für den Berufs- und Ausbildungsverkehr – nachdrücklich gefordert worden. Im übrigen bewirken die Gesetzentwürfe eine Angleichung der Bedingungen der anderen Verkehrsunternehmen an die bei der Deutschen Bundesbahn gegebenen Voraussetzungen.

Es trifft nicht zu, daß die Gesetzentwürfe den Ländern neue Belastungen in Höhe von 1 Mrd. DM bringen. Der weitaus überwiegende Teil der Ausgleichsverpflichtungen wird schon bisher von den Kommunen bzw. Ländern getragen. Nur bis zu 130 Mio DM stellen eine effektive Mehrbelastung der Länder dar. Bei der Bewertung der Belastung der Länder muß die Bundesregierung von der aus der Verfassungslage abzuleitenden Tatsache ausgehen, daß in finanzpolitischer Hinsicht für den Bund die Gemeinden in den Bereich der Länder gehören. Diese Auffassung wird auch stets von den Ländern in den Verhandlungen über die Verteilung des Steueraufkommens vertreten. Die Länder können jedoch landesrechtlich einen anderen Ausgleichspflichtigen bestimmen. Von der Möglichkeit, im Rahmen des kommunalen Finanzausgleichs eine Verlagerung der finanziellen Belastungen aus einer Abgeltungsregelung vorzunehmen, macht z. B. das Land Baden-Württemberg in seinem Gesetz zur Änderung des Gesetzes über den kommunalen Finanzausgleich vom 21. Dezember 1973 Gebrauch.

Grundlage der am 30. November 1973 zwischen Bund und Ländern erzielten Vereinbarung über die Festsetzung des Beteiligungsverhältnisses an der Umsatzsteuer für die Jahre 1974 bis 1976 waren die verfassungsrechtlichen Kriterien des Artikels 106 Abs. 3 GG. Danach haben der Bund und die Länder gleichmäßig Anspruch auf Deckung ihrer notwendigen Ausgaben. Die Anteile von Bund und Ländern an der Umsatzsteuer sind neu festzusetzen, wenn sich das Verhältnis zwischen den Einnahmen und den Ausgaben des Bundes und der Länder wesentlich anders entwickelt.

Abweichend von der Auffassung des Bundesrates kann dementsprechend das Ergebnis der Vereinbarung der Regierungschefs des Bundes und der Länder vom 30. November 1973 nicht so interpretiert werden, daß die kostenmäßigen Auswirkungen einzelner Gesetzesvorhaben in diesem Ergebnis berücksichtigt oder nicht berücksichtigt worden sind.

Bei den Verhandlungen über die Neuregelung des Beteiligungsverhältnisses an der Umsatzsteuer und dem schließlich für die Jahre 1974 bis 1976 gefundenen Kompromiß wurde vielmehr von der insgesamt für die verschiedenen Ebenen sich abzeichnenden finanziellen Entwicklung und deren finanzwirtschaftlicher Leistungsfähigkeit in den kommenden Jahren ausgegangen.

Wenn schließlich der Bundesrat in Absatz 4 seiner Begründung bemerkt, daß der Bund Ausgleichsverpflichtungen für die Busdienste von Bahn und Post in Höhe von nur etwa 13 v.H. der Gesamtkosten übernehme, ist dem entgegenzuhalten, daß ein Vergleich der Lasten der beteiligten Gebietskörperschaften allein auf der Grundlage der Gesetzentwürfe unvollständig ist und ein verzerrtes Bild vermittelt. Der Bund trägt nämlich schon jetzt rd. 3,5 Mrd. DM (Stand 1972) für den Ausgleich der Kostenunterdeckung im öffentlichen Personennahverkehr der DB auf der Schiene. Dieser Betrag muß daher in eine Gegenüberstellung der finanziellen Lasten von Bund, Ländern und Gemeinden für den öffentlichen Nahverkehr einbezogen werden.

Die Gesetzentwürfe sehen die Möglichkeit von Auflagen durch die Genehmigungsbehörden mit dem Ziel der Verbesserung des wirtschaftlichen Ergebnisses der Unternehmen vor. Damit wird den Ländern eine größere Einwirkungsmöglichkeit auf die Kostenentwicklung und insbesondere auf die Tarifgestaltung eingeräumt. Dadurch besteht für die Länder die Möglichkeit, die Höhe der Ausgleichsverpflichtungen zu beeinflussen.

Die Bundesregierung stimmt der Einbeziehung des Linienverkehrs nach § 43 Nr. 2 in die Vorschrift des § 45 a Abs. 1 zu.

Die Bundesregierung schlägt daher vor, Absatz 1 eingangs wie folgt zu fassen:

„(1) Im Verkehr mit Straßenbahnen und Obussen sowie im Linienverkehr mit Kraftfahrzeugen nach §§ 42 und 43 Nr. 2 ist dem Unternehmer für die Beförderung von Personen mit Zeitfahrausweisen, insbesondere von Auszubildenden und Berufstätigen, auf Antrag ein Ausgleich nach Maßgabe des Absatzes 2 zu gewähren, wenn und soweit . . .“

zu 3. d

Die Bundesregierung kann dem Vorschlag des Bundesrates aus den zu Nr. 3 a genannten Gründen nicht zustimmen.

zu 3. e

Die Bundesregierung stimmt dem Vorschlag des Bundesrates zu Absatz 4 Satz 3 zu.

Soweit der Vorschlag des Bundesrates zu Satz 2 auch Auflagen zur Verbesserung der öffentlichen Verkehrsbedingungen vorsieht, kann die Bundesregierung dem nicht zustimmen.

Der Entwurf der Bundesregierung regelt nur den Ausgleich gemeinwirtschaftlicher Lasten im Tarifbereich. Der Vorschlag des Bundesrates ermöglicht dagegen auch Auflagen im Bereich der Betriebspflicht, ohne daß für die hierdurch entstehenden gemeinwirtschaftlichen Lasten ein Ausgleich gewährt werden soll. Der Vorschlag des Bundesrates ließe sich daher nur im Rahmen der vom Bundesminister für Verkehr in seinem „Konzept zur Verbesserung des öffentlichen Personennahverkehrs“ vorgeschlagenen „großen Lösung“ verwirklichen, die auch die ausgleichspflichtigen Tatbestände im Bereich der Betriebspflicht erfaßt.

Im übrigen besteht schon jetzt im Rahmen des § 20 a die Möglichkeit – soweit es die wirtschaftliche Lage der Unternehmen zuläßt –, auf die Verbesserung der öffentlichen Verkehrsbedienung durch Maßnahmen im Rahmen der Betriebspflicht hinzuwirken.

Die Bundesregierung macht ferner darauf aufmerksam, daß der Bundesrat bei seiner Stellungnahme zum Gesetz zur Änderung des Allgemeinen Eisenbahngesetzes Auflagen zur Verbesserung der öffentlichen Verkehrsbedienung nicht beschlossen hat.

Zu Satz 3 des Vorschlages des Bundesrates empfiehlt die Bundesregierung folgende redaktionelle Neufassung:

„Kommt der Unternehmer solchen Auflagen nicht oder nicht in vollem Umfang nach, so ist ein Ausgleich nur insoweit zu gewähren, wie er sich im Falle der Befolgung der Auflagen errechnet hätte.“

zu 3. f)

Die Bundesregierung kann dem Vorschlag des Bundesrates nicht zustimmen.

In § 28 a Bundesbahngesetz besteht bereits eine Ausgleichsregelung für die Deutsche Bundesbahn. In diese muß der Ausgleich für gemeinwirtschaftliche Leistungen der Deutschen Bundesbahn im Bahnbusverkehr aus Gründen einer Harmonisierung des Ausgleichsrechts für die Deutsche Bundesbahn einbezogen werden. Diese Einbeziehung trägt dem Anliegen des Bundesrates auf Gleichbehandlung der Nahverkehrsunternehmen Rechnung.

Der Postreisedienst soll auf die Deutsche Bundesbahn übergeleitet werden. Die Überleitung wird voraussichtlich bei Inkrafttreten des Gesetzes vollzogen sein oder nahe bevorstehen.

Eine Ausgleichsgewährung durch den Bund gegenüber privatrechtlich organisierten, ganz oder mehrheitlich dem Bund gehörenden Unternehmen ist nicht zulässig. Die Verwaltungskompetenz für diese Unternehmen wird unter Einschluß der Genehmigung der Beförderungsentgelte von Landesbehörden ausgeübt. Dem Vorschlag des Bundesrates kann daher im Augenblick auf Artikel 104 a Abs. 1 GG nicht gefolgt werden. Andernfalls würde auch der Bund

ausgleichspflichtig, obwohl er keine Entscheidungsbefugnisse hinsichtlich der Beförderungsentgelte und Beförderungsbedingungen hat. Das gilt auch in Fällen einer Betriebsübertragung auf privatrechtlich organisierte Unternehmen. Im Rahmen ihrer Genehmigungskompetenz nach § 2 Abs. 2 können die Landesbehörden im übrigen auf solche Übertragungen Einfluß nehmen. Außerdem beabsichtigt der Bund auch nicht, Teile seiner Nahverkehrsdienste deshalb auf Dritte mit dem alleinigen Ziel zu übertragen, um damit eine Abwälzung der Ausgleichspflicht zu erreichen.