

Bericht und Antrag

**des Ausschusses für Verkehr und für das Post- und Fernmeldewesen
(14. Ausschuß)**

**zu dem von der Bundesregierung eingebrachten Entwurf
eines Zweiten Gesetzes zur Änderung des Allgemeinen Eisenbahn-
gesetzes**

— Drucksache 7/2017 —

A. Problem

Die Betriebsergebnisse der nichtbundeseigenen Eisenbahnen werden durch zahlreiche gemeinwirtschaftliche Lasten — insbesondere durch Sozialtarife für Zeitkarten im Ausbildungsverkehr — in erheblichem Ausmaße negativ beeinflusst.

B. Lösung

Die Länder sollen verpflichtet werden, den nichtbundeseigenen Eisenbahnen 75 v. H. der Einnahmeausfälle im Ausbildungsverkehr zu erstatten. Außerdem ist ein Ausgleich weiterer betriebsfremder Aufwendungen vorgesehen.

(Einmütige Billigung im Ausschuß)

C. Alternativen

entfallen

D. Kosten

Die Haushalte der Länder werden durch den Gesetzentwurf jährlich

- mit ca. 18 Millionen bis 22 Millionen DM durch die Ausgleichspflicht im Ausbildungsverkehr und
- mit ca. 7 Millionen DM durch den Ausgleich betriebsfremder Aufwendungen

belastet.

A. Bericht des Abgeordneten Dr. Jobst

Der Gesetzentwurf in Drucksache 7/2017 wurde in der 106. Sitzung des Deutschen Bundestages am 11. Juni 1974 dem Ausschuß für Verkehr und für das Post- und Fernmeldewesen federführend sowie dem Haushaltsausschuß zur Mitberatung überwiesen. Der Verkehrsausschuß hat die Vorlage in seinen Sitzungen am 14. und 28. Januar sowie am 11. Februar 1976 behandelt. In der 223. Sitzung des Deutschen Bundestages am 18. Februar 1976 erfolgte nachträglich noch die Überweisung an den Haushaltsausschuß gemäß § 96 der Geschäftsordnung.

I. Allgemeines

Die nichtbundeseigenen Eisenbahnen bedienen zur Zeit ein Streckennetz von etwa 3 000 km und nehmen damit wichtige Verkehrsfunktionen in der Region wahr. Durch eine jährlich ständig zunehmende Kostenunterdeckung wird die Leistungsfähigkeit dieser Unternehmen, die sich teils im Besitze der Länder, teils im Besitze der Kommunen und auch in privatem Besitz befinden, in erheblichem Maße beeinträchtigt.

Die Kostenunterdeckung wird vor allem verursacht durch die Sozialtarife für Zeitkarten, die von Auszubildenden, Berufstätigen und anderen Verkehrsteilnehmern benutzt werden. Die Sozialtarife sind aus betriebswirtschaftlicher Sicht nicht gerechtfertigt; auf sie kann aber aus bildungs-, sozial- und strukturpolitischen Gründen nicht verzichtet werden. Jede Änderung und insbesondere jede Erhöhung der Beförderungsentgelte bedarf der Genehmigung nach Maßgabe des Allgemeinen Eisenbahngesetzes, wobei als Maßstab die Tarife der Deutschen Bundesbahn zugrunde gelegt werden.

Ziel des vorliegenden Gesetzentwurfs der Bundesregierung ist ein finanzieller Ausgleich für die genannten gemeinwirtschaftlichen Lasten. Danach sollen die Länder verpflichtet werden, den nichtbundeseigenen Eisenbahnen die Einnahmeausfälle zu ersetzen, die durch die Sozialtarife für Zeitfahrtausweise (Monats- und Wochenkarten) entstehen. Für die Berechnung der Einnahmeausfälle ist ein pauschaliertes Verfahren vorgesehen.

Der Bundesrat hat im ersten Durchgang zum Ausdruck gebracht, daß die zusätzlichen Belastungen für die Länderhaushalte von insgesamt mehr als 1 Mrd. DM jährlich, die durch den Ausgleich gemeinwirtschaftlicher Lasten für öffentliche Personennahverkehrsunternehmen und für nichtbundeseigene Eisenbahnen insgesamt entstehen, nicht tragbar erscheinen. Dabei wird der vorliegende Gesetzentwurf im Zusammenhang gesehen mit dem Entwurf eines Gesetzes zur Änderung des Personenbeförderungsgesetzes (Drucksache 7/2018), der für den Bereich

der öffentlichen Personennahverkehrsbetriebe dieselbe Regelung vorsieht wie für die nichtbundeseigenen Eisenbahnen. Der Bundesrat hat daher vorgeschlagen, die Ausgleichspflicht zunächst auf den Ausbildungsverkehr (Schüler, Studenten, Auszubildende) zu beschränken und auch hier nur eine Erstattung von 50 v. H. der Einnahmeausfälle vorzusehen. Dabei wird zusätzlich vorausgesetzt, daß die Finanzausgleichsverhandlungen zwischen Bund und Ländern über die Verteilung der Umsatzsteuer zu einem entsprechenden Ergebnis führen.

II. Verlauf der Ausschlußberatungen

Der Ausschuß begrüßt einmütig den vorliegenden Gesetzentwurf, der einen wesentlichen Beitrag zur Verbesserung der Lage der nichtbundeseigenen Eisenbahnen darstellt.

Im Hinblick auf die schwierige Lage der Länder hält der Ausschuß jedoch ein schrittweises Vorgehen bei der Abgeltung der gemeinwirtschaftlichen Lasten, die die nichtbundeseigenen Eisenbahnen zu tragen haben, für angemessen. Er hat daher den Vorschlag des Bundesrates übernommen, im Rahmen des vorliegenden Gesetzentwurfs zunächst nur eine Abgeltungsregelung für den Ausbildungsverkehr vorzusehen und die Sozialtarife für Berufstätige und andere Verkehrsteilnehmer auszuklammern. Im Ausbildungsverkehr sollen außerdem nur 75 v. H. der Einnahmeausfälle ausgeglichen werden, um die Belastungen der Länderhaushalte zu begrenzen.

Dies ist ein Kompromiß zwischen dem Regierungsentwurf, der die volle Ausgleichspflicht sowohl im Berufs- wie im Ausbildungsverkehr vorsieht, und dem Vorschlag der Länder, der einen Ausgleich von nur 50 v. H. im Ausbildungsverkehr zum Inhalt hat.

III. Einzelberatung

1. § 6 a Abs. 1 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes

Der Ausschuß schlägt vor, nur den Ausbildungsverkehr in die Ausgleichsregelung einzubeziehen und die übrigen Zeitfahrtausweise für Berufstätige und andere Fahrgäste auszuklammern. Damit wird einem Vorschlag des Bundesrates Rechnung getragen, der mit Rücksicht auf die finanzielle Lage der Länder gemacht worden ist.

Für Ausgleichszahlungen ist gemäß Nummer 2 des Regierungsentwurfs Voraussetzung, daß die Unternehmen innerhalb eines angemessenen Zeitraumes die Zustimmung zu einer Anpassung der Beförderungsentgelt an die Ertrags- und Kostenlage nach

den Vorschriften des Allgemeinen Eisenbahngesetzes beantragt haben. Der Ausschuß geht davon aus, daß als angemessen im Sinne der Bestimmung ein Zeitraum bis zu drei Jahren anzusehen ist, also nicht für jedes Jahr eine Fahrpreisanpassung vorausgesetzt wird.

Gemäß Nummer 3 des Regierungsentwurfs wird für Zahlungen vorausgesetzt, daß das Betriebsergebnis für den Schienenpersonennahverkehr sowie für andere betriebene Verkehrsarten einen Fehlbetrag aufweist. Der Ausschuß schlägt vor, diese Voraussetzung zu streichen, weil die insgesamt kostendeckend arbeitenden Betriebe dadurch benachteiligt würden. Die erwünschten Bemühungen, ein möglichst ausgeglichenes Betriebsergebnis zu erwirtschaften, würden dadurch gelähmt werden.

2. § 6 Abs. 2 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes

Der Ausschuß hat diese Bestimmung ebenso wie bei dem Gesetzentwurf zur Änderung des Personenbeförderungsgesetzes (Drucksache 7/2018) in folgenden Punkten geändert:

- Als Ausgleich sollen nur 75 v. H. der Einnahmeausfälle im Ausbildungsverkehr gewährt werden, um der Finanzlage der Länder Rechnung zu tragen. Da die Kostenunterdeckung nicht voll ausgeglichen wird, sind die Unternehmen auch in Zukunft daran interessiert, möglichst wirtschaftlich zu arbeiten.
- Die Einnahmeausfälle im Ausbildungsverkehr sollen durch einen Vergleich der tatsächlichen

Einnahmen mit pauschalierten Kostensätzen je Personenkilometer ermittelt werden. In die Rechnung sollen jedoch nur verkehrsspezifische Kosten einbezogen werden. Eine unterschiedliche Behandlung von Unternehmen in privatem oder öffentlichem Besitz ist danach nicht zulässig.

- Die Kostenlage der nichtbundeseigenen Eisenbahnen ist unterschiedlich, je nachdem ob sie in Ballungsgebieten und deren Randzonen, in größeren Städten oder in ländlichen Gebieten tätig sind. Die Landesregierungen sollen daher ermächtigt werden, bis zu drei unterschiedliche Pauschalsätze entsprechend der unterschiedlichen Kostenlage in den verschiedenen Verkehrsregionen festzusetzen. Durch die Begrenzung auf höchstens drei unterschiedliche Pauschalen soll einer unerwünschten Benachteiligung der ländlichen Räume entgegengewirkt sowie eine Verwaltungsvereinfachung sichergestellt werden.

3. § 6 e Abs. 1 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes

Die Einzelheiten über das Verfahren und über die Berechnung der Ausgleichszahlungen sollen durch Rechtsverordnung geregelt werden. Hierfür ist eine entsprechende Ermächtigungsgrundlage erforderlich.

In der Schlußabstimmung hat der Ausschuß den Gesetzentwurf gemäß Anlage einmütig gebilligt. Der mitberatende Haushaltsausschuß hat der Vorlage in der Fassung ebenfalls zugestimmt. Einen Bericht gemäß § 96 GO wird der Haushaltsausschuß gesondert vorlegen.

Bonn, den 11. März 1976

Dr. Jobst

Berichterstatter

B. Antrag des Ausschusses

Der Bundestag wolle beschließen,

den Gesetzentwurf — Drucksache 7/2017 — in der aus der anliegenden Zusammenstellung ersichtlichen Fassung anzunehmen.

Bonn, den 11. März 1976

Der Ausschuß für Verkehr und für das Post- und Fernmeldewesen

Börner

Vorsitzender

Dr. Jobst

Berichterstatter

Zusammenstellung

des von der Bundesregierung eingebrachten Entwurfs eines Gesetzes
zur Änderung des Allgemeinen Eisenbahngesetzes

— Drucksache 7/2017 —

mit den Beschlüssen des Ausschusses für Verkehr (14. Ausschuß)

Entwurf

14. Ausschuß

Entwurf eines Zweiten Gesetzes zur Änderung
des Allgemeinen Eisenbahngesetzes

Entwurf eines Zweiten Gesetzes zur Änderung des
Allgemeinen Eisenbahngesetzes

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

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

Artikel 1

Artikel 1

Das Allgemeine Eisenbahngesetz vom 29. März 1951 (Bundesgesetzbl. I S. 225), zuletzt geändert durch Artikel 141 des Einführungsgesetzes zum Gesetz über Ordnungswidrigkeiten vom 24. Mai 1968 (Bundesgesetzbl. I S. 503), wird wie folgt geändert:

Das allgemeine Eisenbahngesetz vom 29. März 1951 (Bundesgesetzbl. I S. 225), zuletzt geändert durch **§ 70 des Bundes-Immissionsschutzgesetzes vom 15. März 1974** (Bundesgesetzbl. I S. 721) wird wie folgt geändert:

1. In § 4 erhalten Überschrift und Absatz 1 folgende Fassung:

1. **u n v e r ä n d e r t**

„Aufgaben der öffentlichen Eisenbahnen, Neubau

(1) Zu den Aufgaben der öffentlichen Eisenbahnen gehört es, unter Wahrung wirtschaftlicher Grundsätze und in Übereinstimmung mit dem allgemeinen Wohl und dem öffentlichen Verkehrsbedürfnis

- ihren Reise- und Güterverkehr zu bedienen und auszugestalten,
- ihr Netz auszubauen und der Entwicklung anzupassen.“

2. § 6 Abs. 2 wird durch folgenden Satz 2 ergänzt:

2. **u n v e r ä n d e r t**

„Hierbei sowie bei der Änderung und Aufhebung solcher Tarife haben sich die Eisenbahnen gegenseitig anzuhören.“

3. § 6 Abs. 6 wird gestrichen.

3. **u n v e r ä n d e r t**

4. Nach § 6 werden folgende §§ 6 a bis 6 f eingefügt:

4. Nach § 6 werden folgende §§ 6 a bis 6 **g** eingefügt:

„§ 6 a

„§ 6 a

Ausgleichspflicht

Ausgleichspflicht“

(1) Der Eisenbahn ist für die Beförderung von *Inhabern* von Zeitfahrausweisen, *insbesondere*

(1) Der Eisenbahn ist für die Beförderung von **Personen** mit Zeitfahrausweisen **des Ausbil-**

Entwurf

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. die Eisenbahn innerhalb eines angemessenen Zeitraums die Zustimmung zu einer *Änderung* der von ihr erhobenen Beförderungsentgelte beantragt hat *und*
3. *die Betriebsrechnung für den Schienenpersonenverkehr sowie für die von der Eisenbahn außerdem noch betriebenen Verkehrsarten im Sinne von § 45 a Abs. 1 Nr. 3 Personenbeförderungsgesetz insgesamt keinen Überschuß ausweist.*

(2) Als Ausgleich wird gewährt der Unterschiedsbetrag zwischen dem Ertrag, der für Beförderungen nach Abs. 1 erzielt worden ist, und dem Produkt aus den für diese Beförderungen geleisteten Personen-Kilometern mit 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) Über den Ausgleich entscheidet die Verkehrsbehörde. Die Entscheidung kann mit Auflagen verbunden werden, die dazu bestimmt sind, die wirtschaftlichen Ergebnisse der Verkehrsleistungen zu verbessern.

§ 6 b

Ausgleich für betriebsfremde Aufwendungen

Unbeschadet von § 6 a sind der Eisenbahn Belastungen und Nachteile auszugleichen, die sich aus folgenden Tatbeständen ergeben:

- a) Aufwendungen für auferlegte Kindergeldzulagen für Arbeitnehmer, die andere Verkehrsunternehmen nicht zu tragen haben,
- b) Aufwendungen für auferlegte Ruhegehälter und Renten, die von der Eisenbahn unter anderen als den für andere Verkehrsunternehmen geltenden Bedingungen zu tragen sind,

14. Ausschuß

ungsverkehrs auf Antrag ein Ausgleich **nach Maßgabe des Absatzes 2** zu gewähren, wenn und soweit

1. der Ertrag aus den für diese Beförderung genehmigten Beförderungsentgelten zur Deckung der nach Absatz 2 Satz 2 zu errechnenden Kosten nicht ausreicht **und**
2. die Eisenbahn innerhalb eines angemessenen Zeitraums die Zustimmung zu einer **Anpassung** der von ihr erhobenen Beförderungsentgelte **an die Ertrags- und Kostenlage** beantragt hat.

Nummer 3 entfällt

(2) Als Ausgleich **werden** gewährt **75 vom Hundert des** Unterschiedsbetrages zwischen dem Ertrag, der für Beförderungen nach Absatz 1 erzielt worden ist, und dem Produkt aus den für diese Beförderungen geleisteten Personen-Kilometern und den durchschnittlichen **verkehrs-spezifischen** 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 pauschal festgelegt werden. **Diese Behörden legen bis zu drei Pauschalen fest, die von der Kostenlage in den unterschiedlichen Verkehrsregionen ausgehen.**

(3) Über den Ausgleich entscheidet die **oberste Landesverkehrsbehörde**. Die Entscheidung kann mit Auflagen verbunden werden, die dazu bestimmt sind, die wirtschaftlichen Ergebnisse der Verkehrsleistungen zu verbessern. **Kommt die Eisenbahn einer Auflage nach Satz 2 nicht in vollem Umfange nach, so ist der Ausgleich in dem Umfang zu ändern, wie er sich im Falle der Befolgung der Auflagen errechnet hätte.**

§ 6 b

unverändert

Entwurf

14. Ausschuß

- c) Aufwendungen für die Erhaltung und den Betrieb von höhengleichen Kreuzungen, wenn die Eisenbahn für mehr als die Hälfte der Aufwendungen aufkommt.

§ 6 c

Ausgleichspflichtiger

Den Ausgleich nach §§ 6 a und 6 b gewährt das Land, in dem der Verkehr betrieben wird. Erstreckt sich der Verkehr oder Betrieb auch auf das Gebiet eines anderen Bundeslandes, so wird dem Ausgleich der Teil der Leistungen zugrundegelegt, der in dem jeweiligen Land erbracht wird.

§ 6 d

Unentgeltliche Beförderung von Beschädigten

Die Vorschriften des Gesetzes über die unentgeltliche Beförderung von Kriegs- und Wehrdienstbeschädigten sowie von anderen Behindernten 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.

§ 6 e

Ermittlung des Ausgleichs, Verfahren

(1) Der Bundesminister für Verkehr wird ermächtigt, durch Rechtsverordnung mit Zustimmung des Bundesrates zu bestimmen, *wer Auszubildender* im Sinne dieses Gesetzes ist, welche Kostenbestandteile bei der Ausgleichsberechnung zu berücksichtigen sind, welches Verfahren zur Gewährung des Ausgleichs nach § 6 a anzuwenden ist, welche Angaben der Antrag auf Ausgleich enthalten muß und wie die Personen-Kilometer zu ermitteln sind.

(2) Auf die Ermittlung des Ausgleichs nach § 6 b und auf das Verfahren zur Gewährung dieses Ausgleichs finden die Artikel 5 bis 10 und die Anhänge I, III und IV der Verordnung (EWG) Nr. 1192/69 des Rates vom 26. Juni 1969 (Amtsblatt der Europäischen Gemeinschaften Nr. L 156 vom 28. Juni 1969, S. 8 ff.) entsprechende Anwendung. Zuständige Behörde im Sinne dieser Vorschriften ist die *nach Landesrecht zuständige Verkehrsbehörde*.

§ 6 c

unverändert

§ 6 d

unverändert

§ 6 e

Ermittlung des Ausgleichs, Verfahren

(1) Der Bundesminister für Verkehr wird ermächtigt, durch Rechtsverordnung mit Zustimmung des Bundesrates zu bestimmen, **was Ausbildungsverkehr** im Sinne dieses Gesetzes ist, welche Kostenbestandteile bei der Ausgleichsberechnung zu berücksichtigen sind, welches Verfahren zur Gewährung des Ausgleichs nach § 6 a anzuwenden ist, welche Angaben der Antrag auf Ausgleich enthalten muß und wie **die Erträge und** die Personen-Kilometer zu ermitteln sind.

(2) Auf die Ermittlung des Ausgleichs nach § 6 b und auf das Verfahren zur Gewährung dieses Ausgleichs finden die Artikel 5 bis 10 und die Anhänge I, III und IV der Verordnung (EWG) Nr. 1192/69 des Rates vom 26. Juni 1969 (Amtsblatt der Europäischen Gemeinschaften Nr. L 156 vom 28. Juni 1969, S. 8 ff.) entsprechende Anwendung. Zuständige Behörde im Sinne dieser Vorschriften ist die **oberste Landesverkehrsbehörde**.

§ 6 f

Prüfungsbefugnisse

Die nach § 6 a Abs. 2 zur Festlegung der Kostensätze befugte Behörde kann zur Vorbereitung ihrer Entscheidungen durch Beauftragte die erforderlichen Ermittlungen anstellen, insbesondere

Entwurf

14. Ausschuß

1. Einsicht in die Bücher und Geschäftspapiere nehmen,
2. von den im Geschäftsbetrieb der Eisenbahn tätigen Personen Auskunft verlangen. Der zur Erteilung der Auskunft Verpflichtete kann die Auskunft auf solche Fragen verweigern, deren Beantwortung ihn selbst oder einen der in § 383 Abs. 1 Nr. 1 bis 3 der Zivilprozeßordnung bezeichneten Angehörigen der Gefahr strafrechtlicher Verfolgung oder eines Verfahrens nach dem Gesetz über Ordnungswidrigkeiten aussetzen würde.

Zu den im Satz 1 genannten Zwecken dürfen die dem Geschäftsbetrieb dienenden Grundstücke und Räume innerhalb der üblichen Geschäfts- und Arbeitsstunden betreten werden. Die im Geschäftsbetrieb der Eisenbahn tätigen Personen haben den Beauftragten bei den Ermittlungen die erforderlichen Hilfsmittel zu stellen und die nötigen Hilfsdienste zu leisten.

§ 6 f

Sonderregelung

Die Vorschriften der §§ 6 a bis 6 e finden auf die Deutsche Bundesbahn keine Anwendung.

§ 6 g

Sonderregelung

Die Vorschriften der §§ 6 a bis 6 f finden auf die Deutsche Bundesbahn **sowie auf Eisenbahnen, die nicht dem öffentlichen Verkehr dienen**, keine Anwendung.

5. § 8 a Abs. 1 erhält folgende Fassung:

„(1) Ordnungswidrig handelt, wer vorsätzlich oder fahrlässig

- a) einer Vorschrift einer aufgrund des § 3 Abs. 1 Buchstabe c erlassenen Rechtsverordnung oder einer aufgrund einer solchen Rechtsverordnung ergangenen Anordnung zuwiderhandelt, soweit die Rechtsverordnung für einen bestimmten Tatbestand auf diese Bußgeldvorschrift verweist, oder
- b) einer vollziehbaren Auflage nach § 6 a Abs. 3 Satz 2 zuwiderhandelt.“

Artikel 2

Der Bundesminister für Verkehr wird ermächtigt, das Allgemeine Eisenbahngesetz neu bekannt zu machen und Unstimmigkeiten des Wortlauts zu beseitigen.

Artikel 2

unverändert

Artikel 3

(1) Dieses Gesetz tritt am 1. Januar 1975 in Kraft. Die in Artikel 1 Nr. 4 § 6 a Abs. 2 Satz 2 und § 6 e Abs. 1 enthaltenen Ermächtigungen zum Erlass von Rechtsverordnungen treten am Tage der Verkündung in Kraft.

(2) Abweichend von Absatz 1 tritt Artikel 1 Nr. 4 §§ 6 b, 6 c und 6 e Abs. 2 am 1. Januar 1973 in Kraft.

Artikel 3

(1) Dieses Gesetz tritt am 1. Januar **1977** in Kraft. Die in Artikel 1 Nr. 4 § 6 a Abs. 2 Satz 2 und § 6 e Abs. 1 enthaltenen Ermächtigungen zum Erlass von Rechtsverordnungen treten am Tage der Verkündung in Kraft.

(2) Abweichend von Absatz 1 tritt Artikel 1 Nr. 4 §§ 6 b, 6 c, 6 e Abs. 2, **§§ 6 f und 6 g** am 1. Januar **1974** in Kraft.