

Unterrichtung

durch den Bundesrat

Drittes Gesetz zur Änderung des Personenbeförderungsgesetzes — Drucksachen 7/2018, 7/4899 — hier: Anrufung des Vermittlungsausschusses

Der Bundesrat hat in seiner 434. Sitzung am 14. Mai 1976 beschlossen, zu dem vom Deutschen Bundestag am 1. April 1976 verabschiedeten Gesetz zu verlangen, daß der Vermittlungsausschuß gemäß Artikel 77 Abs. 2 des Grundgesetzes aus den nachstehenden Gründen einberufen wird.

Gründe

Artikel 1 Nr. 2 (§ 45 a)

- a) In Absatz 1 sind am Ende der Nummer 1 das Wort „und“ zu streichen, am Ende der Nummer 2 der Punkt durch das Wort „und“ zu ersetzen sowie folgende neue Nummer 3 anzufügen:

„3. die Betriebsrechnung für diese Verkehrsformen sowie für einen vom Unternehmer außerdem betriebenen öffentlichen Schienenpersonenverkehr unter Einrechnung der Ausgleichsleistung (Absatz 2) insgesamt keinen Überschuß ausweist.“

Begründung

Die Vorschrift entspricht im wesentlichen der bisherigen Nummer 3 des Regierungsentwurfs. Diese Einschränkung ist unverzichtbar. Bei Unternehmen, die unter Zusammenrechnung aller ÖPNV-Leistungen einen Überschuß erzielen, ist eine Abgeltung nicht vertretbar (Verbund zwischen rentablen und unrentablen Linien). Außerdem soll die Abgeltung nicht zu Gewinnen führen, da es sich vorwiegend um kommunale Unternehmen handelt (keine Abgeltung über den Betriebsverlust hinaus).

- b) In Absatz 2 Satz 1 sind die Worte „75 vom Hundert“ durch die Worte „bis zu 50 vom Hundert“ zu ersetzen.

Begründung

Die Länder können, wie in dem Beschluß des Bundesrates vom 15. Februar 1974 zum Ausdruck gebracht wurde, allenfalls 50 v. H. der Kostenunterdeckungen im Ausbildungsverkehr übernehmen. Im Hinblick auf die zunehmenden Kostenunterdeckungen im ÖPNV und die Ungewißheit der zukünftigen Finanzlage der Länder muß die Abgeltungsverpflichtung der Länder relativiert und auf einen Höchstsatz von maximal 50 v. H. der Kostenunterdeckung begrenzt werden.

- c) In Absatz 2 Satz 1 sind am Ende nach den Worten „verkehrsspezifischen Kosten“ folgende Worte einzufügen:

„, höchstens jedoch der Unterschiedsbetrag zwischen dem Erlös aus dem Verkauf der Zeitfahrtausweise des abgegoltenen Verkehrs und dem Erlös, der sich bei Zugrundelegung des Normaltarifs im abgegoltenen Verkehr ergäbe“.

Begründung

Unter grundsätzlicher Beibehaltung der Methode der Preiskostendifferenz muß der Erlös, der für die abgegoltenen Verkehre unter Zugrundelegung des Normaltarifs erzielt würde, die Obergrenze bilden (also Preis/Preis-Vergleich als Obergrenze). Damit wird verhindert, daß über die Normaltarife hinaus abgegolten würde. Andernfalls könnten die Verkehrsträger bei den Normaltarifen großzügiger sein im Hinblick auf

die in jedem Fall unverändert hohen Ausgleichszahlungen.

- d) In Absatz 2 sind die Sätze 2 und 3 durch folgenden Satz zu ersetzen:

„Als durchschnittliche verkehrsspezifische Kosten im Sinne dieser Vorschrift gelten die Kostensätze je Personenkilometer, die von den Landesregierungen oder den von ihnen durch Rechtsverordnung ermächtigten Behörden durch Rechtsverordnung nach Durchschnittswerten einzelner repräsentativer Unternehmen, die sparsam wirtschaften und leistungsfähig sind, pauschal festgelegt werden; dabei können entsprechend betrieblichen und verkehrlichen Besonderheiten unterschiedliche Kostensätze für den schienengebundenen und den nichtschienengebundenen Verkehr sowie für verschiedene Verkehrsregionen festgelegt werden.“

Begründung

Entsprechend dem ursprünglichen Regierungsentwurf kann nicht auf eine nähere Bestimmung repräsentativer Unternehmen, deren Kostenlage bei der Festlegung der pauschalen Kostensätze herangezogen werden soll, verzichtet werden.

Die im Gesetz erfolgte Festlegung von bis zu drei pauschalen Kostensätzen nach Maßgabe verkehrsregionaler Unterschiede ist zu global und wird z. B. der Tatsache nicht gerecht, daß erhebliche Kostenunterschiede zwischen dem schienengebundenen und dem nichtschienengebundenen Verkehr bestehen. Die endgültige Festlegung der Kostensatzkriterien sollte deshalb nicht verbindlich vorgeschrieben, sondern von den zukünftigen Repräsentativuntersuchungen abhängig gemacht werden.

- e) 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

Nach dem Gesetz obliegt dem Bund die Ausgleichspflicht für den Bahnbusverkehr und den Postreisedienst sowie für mehrheitlich in der Hand des Bundes befindliche Unternehmen, die diese Dienstzweige in handelsrechtlichen Rechtsformen fortführen. Dementsprechend muß dem Bund auch die Ausgleichspflicht obliegen für Unternehmen, die sich mehrheitlich in der Hand eines dem Bund gehörenden Unternehmens befinden, weil diese Unternehmen von den Besitzverhältnissen her mit der Deutschen Bundesbahn und der Deutschen Bundespost gleichzustellen sind und mithin die Ausgleichspflicht nicht unterschiedlich geregelt werden kann.

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

Die Zustimmung des Bundesrates zur Rechtsverordnung ist erforderlich, um negative Auswirkungen auf die Wettbewerbslage der nicht unter Absatz 5 fallenden Verkehrsunternehmen zu verhindern.