

Unterrichtung

durch den Bundesrat

Zweites Gesetz zur Änderung des Allgemeinen Eisenbahngesetzes — Drucksachen 7/2017, 7/4902 — 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

1. Artikel 1 Nr. 4 (§§ 6 a bis 6 c, § 6 e)

- a) In § 6 a Abs. 1 sind am Ende der Nummer 1 das Wort „und“ durch ein Komma zu ersetzen, am Ende der Nummer 2 der Punkt durch das Wort „und“ zu ersetzen sowie folgende neue Nummer 3 anzufügen:

„3. die Betriebsrechnung für den Schienenpersonenverkehr sowie für die von der Eisenbahn außerdem noch betriebenen Verkehrsformen im Sinne von § 45 a Abs. 1 Nr. 3 Personenbeförderungsgesetz 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 OPNV-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 § 6 a Abs. 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 OPNV und die Ungewißheit der zukünftigen Finanzlage der Länder muß die Abgeltungsverpflichtung der Länder relativiert und auf einen Höchstsatz von maximal 50 v. H. der Kostenunterdeckungen begrenzt werden.

- c) In § 6 a Abs. 2 Satz 1 sind am Ende nach den Worten „verkehrsspezifische Kosten“ folgende Worte einzufügen:

„ , höchstens jedoch der Unterschiedsbetrag zwischen dem Erlös aus dem Verkauf der Zeitfahrausweise 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 § 6 a Abs. 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) In § 6 b ist in Buchstabe c folgender Satz anzufügen:

„Ein Ausgleich für höhengleiche Kreuzungen mit Bundesstraßen scheidet aus.“

Begründung

Der Bund bezahlt derzeit zwar 50 vom Hundert der Kosten für höhengleiche Kreuzungen

mit Bundesstraßen. Dazu ist er jedoch rechtlich nicht verpflichtet. Sofern er die Zahlungen einstellt oder auch nur einschränkt, könnte in diesen Fällen die Ausgleichspflicht der Länder ausgelöst werden. Das wird durch den angefügten Satz ausgeschlossen.

- f) In § 6 b ist folgender Buchstabe d anzufügen:

„d) Aufwendungen für den Kapitaleinsatz aus Darlehen des Bundes nach Abschnitt VI des Verkehrsfinanzgesetzes 1955 vom 6. April 1955 (Bundesgesetzbl. I S. 166).“

Begründung

Zur Angleichung der Wettbewerbsbedingungen und aus Gründen der Gleichbehandlung sollten den nichtbundeseigenen Eisenbahnen — ebenso wie dies bei der Deutschen Bundesbahn geschehen ist — die aus Darlehen des Verkehrsfinanzgesetzes 1955 noch vorhandenen Restschuldbeträge in Zuschüsse umgewandelt werden.

- g) § 6 c ist wie folgt zu fassen:

„§ 6 c

Ausgleichspflichtiger

Den Ausgleich nach §§ 6 a und 6 b Buchstaben a bis c gewährt das Land, in dessen Gebiet der Verkehr betrieben wird; den Ausgleich nach § 6 b Buchstabe d gewährt der Bund. Erstreckt sich der Verkehr auch auf das Gebiet eines anderen Landes, so wird dem Ausgleich der Teile der Leistungen zugrunde gelegt, der in dem jeweiligen Land erbracht wird.“

Begründung

Der Bund ist für Kriegsfolgelasten ausgleichspflichtig (Artikel 120 Abs. 1 GG).

- h) In § 6 e sind in Absatz 2 die Worte „und IV“ durch die Worte „ , IV und VIII“ zu ersetzen.

Begründung

Folge der Einfügung von Buchstabe d in § 6 b.

2. Artikel 3

Absatz 2 ist zu streichen.

Begründung

Im Hinblick auf die aktuelle Haushaltslage der Länder ist das Inkrafttreten von Verpflichtungen vor dem allgemeinen Termin der Inkraftsetzung des Gesetzes am 1. Januar 1977 nicht vertretbar.