

## **Unterrichtung**

**durch die Bundesregierung**

### **Bericht der Bundesregierung über die Entwicklung der Kostenunterdeckung im öffentlichen Personennahverkehr**

#### **Inhaltsverzeichnis**

#### **Seite**

|                                                                                                                                       |    |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----|
| Zusammenfassung .....                                                                                                                 | 2  |
| 1. Kostenunterdeckung und Folgekosten des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) .....                                               | 4  |
| 1.1 Begriffsbestimmungen und Rechenverfahren .....                                                                                    | 4  |
| 1.2 Kostenunterdeckung des ÖPNV im Jahre 1990 .....                                                                                   | 5  |
| 1.3 Folgekosten aus Investitionen nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) in Verkehrsballungsräumen im Jahre 1990 .....   | 9  |
| 1.4 Folgekosten aus Verkehrsverbünden .....                                                                                           | 10 |
| 1.5 Finanzielle Lasten für die öffentlichen Haushalte aus dem ÖPNV in den Jahren 1979 und 1990 .....                                  | 11 |
| 1.6 Schlußfolgerungen .....                                                                                                           | 12 |
| 1.6.1 Zur gesamten Kostenunterdeckung des ÖPNV .....                                                                                  | 12 |
| 1.6.2 Zu den Folgekosten .....                                                                                                        | 12 |
| 2. Ziele und Maßnahmen der Bundesregierung im ÖPNV .....                                                                              | 13 |
| 3. Einflußmöglichkeiten von Bund, Ländern und Gemeinden auf das wirtschaftliche Verhalten der öffentlichen Unternehmen des ÖPNV ..... | 13 |
| 4. Abbau finanzieller Lasten der öffentlichen Hand durch neue Technologien .....                                                      | 13 |

## Verzeichnis der Anlagen

Seite

|                                                                                                                                                                                                      |    |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----|
| 1. Verfahren zur Ermittlung der Folgekosten .....                                                                                                                                                    | 14 |
| 2. Kostenunterdeckung im ÖPNV 1990 .....                                                                                                                                                             | 16 |
| 3. Finanzielle Lasten für die öffentlichen Haushalte aus dem ÖPNV in den Jahren 1979 und 1990 .....                                                                                                  | 17 |
| 4. Übersicht über die Entwicklung der finanziellen Belastungen für die öffentlichen Haushalte aus dem ÖPNV .....                                                                                     | 20 |
| 5. Vergleich der Rechenvarianten mit der tatsächlichen Entwicklung des Schienenpersonennahverkehrs und den kommunalen, gemischt-wirtschaftlichen Unternehmen sowie der NE-Bahnen 1973 bis 1979 ..... | 20 |

## Zusammenfassung

## Auftrag

1. Der Deutsche Bundestag hat mit Beschluß vom 10. Juni 1976 die Bundesregierung aufgefordert, den Bericht über die Kostenunterdeckung im öffentlichen Personennahverkehr fortzuschreiben und in regelmäßigen Abständen von fünf Jahren vorzulegen. Dem Beschluß lag der Bericht und Antrag des Ausschusses für Verkehr und für das Post- und Fernmeldewesen (Drucksache 7/5242) zugrunde.
2. Die zu untersuchenden Probleme ergeben sich aus dem Auftrag zur erstmaligen Aufstellung des sog. „Folgekostenberichtes“ (Drucksache 7/2725 und 7/2495).

Danach sollen insbesondere folgende Fragen untersucht werden:

- Auf welche Größenordnungen die fortdauernden Folgekosten des öffentlichen Nahverkehrs im Planungszeitraum bis 1990 anwachsen
  - a) unter status-quo-Bedingungen, d. h. bei gegenwärtigem Leistungsumfang der Betriebe des öffentlichen Personennahverkehrs,
  - b) nach Realisierung der Investitionsprogramme im Nahverkehr, soweit sie gegenwärtig vorliegen,
  - c) bei alternativen Annahmen hinsichtlich der Entwicklung der Kosten einerseits und der eigenen Erträge der Verkehrsunternehmen andererseits?
- Wie werden sich die aus den öffentlichen Haushalten jeweils zu finanzierenden Ausgleichsleistungen aller Verkehrsunternehmen räumlich auf Ballungsgebiete und Nicht-Ballungsgebiete aufgliedern?
- Welchen Einfluß werden Verkehrsverbünde in
  - a) Ballungsräumen,

b) schwachstrukturierten Räumen

auf die Entwicklung der fortdauernden Folgekosten des öffentlichen Nahverkehrs haben?

- Wie kann bei einem weiteren Anwachsen gemeinwirtschaftlicher Ausgleichsleistungen der Zwang zu wirtschaftlichem Handeln bei den Betrieben des Nahverkehrs aufrechterhalten werden?
- Zeichnet sich die Anwendung neuer Technologien im Personennahverkehr ab, die die fortdauernden Folgekosten des Nahverkehrs für die öffentlichen Haushalte wesentlich abbauen könnte?

## Methodik

3. Für den Bericht waren umfangreiche Rechnungen notwendig, die einen EDV-Einsatz erforderten. Das Bundesverkehrsministerium wurde dabei von der WIBERA Wirtschaftsberatung AG unterstützt.
4. Für den Begriff Folgekosten fehlt eine einheitliche Definition. Im vorliegenden Bericht wird, wie bereits beim ersten Folgekostenbericht, unter Folgekosten des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) die zusätzliche Kostenunterdeckung verstanden, die sich aus Investitionen nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) ergeben kann.
5. Die Kostenunterdeckung für 1990 war entsprechend dem Auftrag des Deutschen Bundestages alternativ zu ermitteln:
  - bei gegenwärtigem Leistungsumfang des ÖPNV und
  - bei einem Leistungsbild, das sich nach Realisierung der z. Z. vorliegenden Investitionsprogramme des ÖPNV (GVFG-Programm und besondere Investitionsprogramme der

Länder; — im folgenden als GVFG-Investitionen bezeichnet —. Investitionshilfen des Bundes zugunsten des Nahverkehrs der DB außerhalb des GVFG-Programms sind unberücksichtigt geblieben) ergibt.

Daher wurde — bei unterschiedlichen Annahmen über die künftige Entwicklung von Kosten und Erträgen — die Kostenunterdeckung für 1990 geschätzt,

- die ohne GVFG-Investitionen (Rechnung „ohne“ Investitionen) und
- die nach Durchführung des Investitionsprogramms 1980 für Vorhaben des ÖPNV nach dem GVFG (Rechnung mit Investitionen)

voraussichtlich zu erwarten ist.

Die Folgekosten ergeben sich als Differenz zwischen beiden Rechnungen. Dabei wurde unterstellt, daß alle im GVFG-Programm 1980 enthaltenen Bauprojekte bis 1990 in Betrieb genommen werden.

Für die Berechnung der Kosten des Jahres 1990 sind alternativ Jahressteigerungsraten

- für die Personalkosten von 5 v. H., 7 v. H. und 9 v. H.,
- für die Sachkosten von 4 v. H., 4,5 v. H., und 5 v. H.,
- für die Kapitalkosten von 4,7 v. H.

angenommen worden.

Die Erträge wurden auf das Jahr 1990 mit jährlichen Steigerungsraten von 5 v. H., 7 v. H. und 10 v. H. errechnet.

Die zusätzlichen Erträge, die sich aus der Inbetriebnahme der Investitionsvorhaben nach dem GVFG in Ballungsräumen ergeben, wurden von der WIBERA aufgrund einer Analyse der Auswirkungen bereits realisierter GVFG-Vorhaben ermittelt.

Für die kommunalen und gemischtwirtschaftlichen Betriebe sowie die Nichtbundeseigenen Eisenbahnen ergab die Rechnung der WIBERA, daß die Gesamtverkehrsleistung in Verkehrsballungsräumen nach Personen-km infolge von GVFG-Investitionen im Zeitraum von 1979 bis 1990 um 2,7 v. H., im Schienenpersonennahverkehr der DB im gleichen Zeitraum um 6,2 v. H. ansteigt.

6. Auftragsgemäß wurden ferner die gesamte Kostenunterdeckung des ÖPNV und die daraus folgenden finanziellen Lasten für die öffentlichen Haushalte in „Verkehrsballungsräumen“ und „im übrigen Bundesgebiet“ getrennt ermittelt. Es wurde insgesamt von elf Räumen

Berlin (West), Hamburg, Hannover, Bremen, Rhein-Ruhr, Rhein-Sieg, Frankfurt am Main, Rhein-Neckar, Stuttgart, Nürnberg und München

ausgegangen.

Die Abgrenzung der Verkehrsballungsräume blieb gegenüber dem ersten Folgekostenbericht im wesentlichen unverändert. Sie berücksichtigt bestehende Verkehrsverbünde und ist auf die verfügbaren Datengrundlagen ausgerichtet. Der Raum außerhalb dieser Verkehrsballungsräume ist „übriges Bundesgebiet“.

## Ergebnisse

7. Bezogen auf die gesamte Kostenunterdeckung des ÖPNV im Jahre 1990 betragen die Folgekosten im hier definierten Sinne im Mittel aller Varianten 480 Mio. DM oder rd. 4 v. H. Im Verhältnis zur Kostenunterdeckung des ÖPNV in den Verkehrsballungsräumen, auf die über 90 v. H. der GVFG-Investitionshilfen entfallen, belaufen sich die Folgekosten 1990 im Durchschnitt der gerechneten Varianten auf rd. 9 v. H. Nicht eingerechnet sind die Kapitalkosten der mit GVFG-Investitionszuschüssen finanzierten Anlagen; sie wurden jedoch nachrichtlich ausgewiesen (s. Anlage 1). Weiterhin sind in die Rechnung auch keine Ansätze für größere Instandhaltungs- und Erneuerungsarbeiten eingegangen. Mit zunehmendem Alter der mit GVFG-Mitteln finanzierten Anlagen werden auch derartige Aufwendungen anfallen, für die die Unternehmen wegen der nichtkostendeckenden Tarife keine Vorsorge treffen konnten, so daß sich die Folgekosten entsprechend erhöhen werden. Andererseits schließt eine betriebswirtschaftlich orientierte Rechnung den — nicht qualifizierten — gesamtwirtschaftlichen Nutzen nicht ein. Die hier ausgewiesenen Ergebnisse sind Durchschnittswerte. In Einzelfällen können daher auch wesentlich höhere oder niedrigere Folgekosten entstehen.

8. Ein weiterer Anstieg der Kostenunterdeckung im ÖPNV führt bei Bund, Ländern und Gemeinden zu immer stärkeren Belastungen. Besonders gravierend ist die Kostenunterdeckung des Schienenpersonennahverkehrs der DB.

1979 wird die Kostenunterdeckung des gesamten ÖPNV mit rd. 6,8 Mrd. DM beziffert, davon allein 4,1 Mrd. DM im Schienenpersonennahverkehr (SPNV) der DB — davon 2,8 Mrd. DM außerhalb der Ballungsräume —. Hierbei sind bei den Kosten die dem SPNV zurechenbaren erfolgswirksamen Bundesleistungen in der Größenordnung von rd. 1,3 Mrd. DM abgesetzt. Die Entwicklung der Unterdeckung zeigt, daß trotz der in den letzten Jahren zum Teil gegen erheblichen Widerstand vorgenommenen Tarifierhöhungen die Schere zwischen Kosten und Erträgen sich weiter geöffnet hat und, sofern Tarifierhöhungen nur in gleicher Relation wie die Kostensteigerungen vorgenommen werden, noch weiter öffnen wird. Die zu erwartenden größeren Instandhaltungs- und Erneuerungsaufwendungen werden die Problematik noch verschärfen.

Je nach Rechenvariante ergibt sich für das Prognosejahr 1990 eine Kostenunterdeckung im ge-

samten ÖPNV zwischen 5,2 und 19,4 Mrd. DM, allein im Schienenpersonennahverkehr der DB zwischen 5,2 und 10,3 Mrd. DM.

9. Die Zahlen bestärken die Bundesregierung in der Absicht, die Folgekosten bei den künftigen Investitionshilfen nach dem GVFG stärker zu berücksichtigen. Die Ergebnisse zeigen aber auch die erheblich größere Bedeutung der bereits heute bestehenden Defizite im ÖPNV (Altdefizite). Sie werden mittelfristig wesentlich gewichtiger bleiben als die Folgekosten der neuen Anlagen. Aus den Rechnungen geht deutlich hervor, daß bei den neuen Anlagen insgesamt eine Kostendeckung nicht zu erzielen ist.
10. Die Ergebnisse der Modellrechnungen zeigen die Größenordnung der Kostenunterdeckung und der Folgekosten unter den derzeitigen Rahmenbedingungen des ÖPNV auf. Die zugrunde liegenden Prämissen sind offengelegt; die Ergebnisse sind nachprüfbar. Hervorzuheben ist, daß die Kostenunterdeckungswerte sich aus dem unterstellten Mengengerüst und den angenommenen Kosten- und Preissteigerungsraten ergeben. Sowohl die Unternehmen selbst, wie auch die politischen Kräfte sollten die Möglichkeiten ausnutzen, um Fehlentwicklungen entgegenzuwirken.
11. Zur Festlegung eines beispielhaften organisatorischen Rahmens für den ÖPNV in der Fläche werden aus GVFG-Forschungsmitteln für verschieden strukturierte Räume Modellversuche gefördert.

12. Nach derzeitigem Erkenntnisstand können bis 1990 neuartige Verkehrssysteme im ÖPNV aller Voraussicht nach nicht dazu beitragen, die finanziellen Leistungen der öffentlichen Haushalte an die Nahverkehrsunternehmen abzubauen. Das schließt nicht aus, daß bei weiterer Entwicklung langfristig kostengünstigere neue Nahverkehrssysteme zur Verfügung stehen. Die Forschungspolitik der Bundesregierung fördert Tendenzen in dieser Richtung.

### Schlußfolgerungen

Die aufgezeigte Entwicklung im ÖPNV erfordert erhebliche Anstrengungen zur Kostendeckung durch Aufwandsminderung und Ertragssteigerung.

Hierbei kommen in Betracht:

- Anpassung der Tarife an die Kostenentwicklung,
- weitere Verbesserung der Organisation des ÖPNV, vor allem in der Fläche,
- verstärkte Zusammenarbeit zwischen Bus und Schiene,
- Umstellung des SPNV auf kostengünstigeren Busverkehr dort, wo dies aufgrund unzureichender Nachfrage zwingend notwendig ist,
- stärkere Berücksichtigung der zu erwartenden Folgekosten bei der Planung von ÖPNV-Investitionen.

## 1. Kostenunterdeckung und Folgekosten des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV)

### 1.1 Begriffsbestimmungen und Rechenverfahren

Den Ergebnissen der Folgekostenrechnung liegen folgende Begriffsdefinitionen zugrunde:

- Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV)
  - = Beförderung von Personen
    - im Straßenverkehr über eine Strecke von nicht mehr als 50 km im Linienverkehr,
    - im Stadtbahn- und U-Bahnverkehr,
    - im Schienenpersonennahverkehr der DB in Naheil- und Nahverkehrszüge,
    - im Schienenpersonenverkehr der Nichtbundeseigenen Eisenbahnen (NE-Bahnen).
- Kostenunterdeckung
  - = Differenz zwischen Gesamtkosten und Tarifeinnahmen der Nahverkehrsunternehmen.
- Folgekosten
  - = Zusätzliche Kostenunterdeckung des ÖPNV, die sich aus Investitionen nach dem GVFG ergeben kann. Mehrkosten und Mehrerträge aus neuen Anlagen sind berücksichtigt.

- Finanzielle Belastung der öffentlichen Hände durch den ÖPNV

= Verteilung der Kostenunterdeckung im ÖPNV auf die öffentlichen Haushalte, Mindereinnahmen der öffentlichen Hände aufgrund steuerlicher Vergünstigungen sowie Investitionshilfen nach dem GVFG (GVFG-Programm nach dem Stand vom 16. Juni 1980). (Wegen nicht berücksichtigter Bundesleistungen s. Ziffer 1.5)

Die Kostenunterdeckungen in den Verkehrsbalungsräumen im Jahre 1990 wurden — ausgehend von den Istdaten des Jahres 1979 — berechnet

- mit und ohne GVFG-Maßnahmen,
- mit jeweils drei Varianten für die bis 1990 zu erwartende Kosten- und Ertragsentwicklung,
- mit der Annahme eines unveränderten Leistungsangebotes (Rechnung „ohne“ GVFG-Investitionen),
- auf der Grundlage des durch Investitionen veränderten Leistungsbildes (Rechnung „mit“ GVFG-Investitionen).

Als Differenz ergeben sich die Folgekosten in neun Varianten.

Tabelle 1

### Modellannahmen über die Entwicklung der Kosten und Erträge bis 1990

| Bezeichnung                     | Variante                            | I      | II     | III    |
|---------------------------------|-------------------------------------|--------|--------|--------|
|                                 | Jährliche Steigerungsraten in v. H. |        |        |        |
| <b>Kosten</b>                   |                                     |        |        |        |
| Personalkosten .....            |                                     | 9,0    | 7,0    | 5,0    |
| Sachkosten .....                |                                     | 5,0    | 4,5    | 4,0    |
| Kapitalkosten .....             |                                     | 4,7    | 4,7    | 4,7    |
| jeweils gegenübergestellt ..... |                                     |        |        |        |
| Erträge .....                   |                                     | 5 7 10 | 5 7 10 | 5 7 10 |

Die Rechnung „mit“ Investitionshilfen nach dem GVFG geht von dem Programm 1980 und der langfristigen Vorausschau bis 1990 für Vorhaben des ÖPNV aus. Außerdem sind darin die Vorhaben nach den besonderen Investitionsprogrammen der Länder, durch die zum überwiegenden Teil Fahrzeugbeschaffungen mitfinanziert werden, enthalten (rd. 15 v. H. der berücksichtigten Investitionen). Investitionshilfen des Bundes zugunsten des Nahverkehrs der DB außerhalb des GVFG-Programms sind unberücksichtigt geblieben. Damit wird das finanzielle Volumen der Investitionshilfen des Bundes und der Länder zum überwiegenden Teil erfaßt. Über 90 v. H. dieser Mittel fließen in die Verkehrsballungsräume und dort vor allem in den Bau und Ausbau von Verkehrswegen der kommunalen Verkehrsträger, der DB und der Nichtbundeseigenen Eisenbahnen (NE-Bahnen).

Dieser Bericht unterscheidet zwischen elf Verkehrsballungsräumen und dem übrigen Bundesgebiet. Die elf Räume sind

Berlin (West),  
Hamburg,  
Hannover,  
Bremen,  
Rhein-Ruhr,  
Rhein-Sieg,  
Frankfurt am Main,  
Rhein-Neckar,  
Stuttgart,  
Nürnberg und  
München.

Die Abgrenzung der Räume blieb gegenüber dem ersten Folgekostenbericht im wesentlichen unverändert.

Für die Berechnung der 1990er Daten standen Kosten-, Ertrags-, Leistungs- und Mengengrößen aus 1979 zur Verfügung von

- der Deutschen Bundesbahn (DB) für den gesamten Schienenpersonennahverkehr und den Bahnbusverkehr,

- der Deutschen Bundespost (DBP) für den gesamten Postreisedienst (s. auch Anlage 1),
- 35 kommunalen, gemischtwirtschaftlichen Unternehmen und NE-Bahnen für den U-Bahn-, Stadtbahn-, Straßenbahn- sowie Omnibuslinienverkehr. Diese Daten wurden auf die Gesamtheit der Unternehmen hochgerechnet.

Die Rechnung bezieht sich auf den gegenwärtigen Leistungsumfang des ÖPNV. Für die Verkehrsballungsräume wird im Zusammenhang mit den GVFG-Investitionen bis 1990 eine Zunahme der Verkehrsleistungen (Pkm) um rd. 3 v. H. bei den kommunalen und gemischtwirtschaftlichen Betrieben sowie den NE-Bahnen und um rd. 6 v. H. im Schienenpersonennahverkehr der DB prognostiziert.

Weitere Einzelheiten zur Ermittlung der Folgekosten sind der Anlage 1 zu entnehmen.

### 1.2 Kostenunterdeckung des ÖPNV im Jahre 1990

(Rechnung einschließlich Investitionen nach dem GVFG)

Die in Tabelle 2 ausgewiesenen Kostenunterdeckungen für 1990 ergeben sich aus dem zugrunde gelegten Mengengerüst sowie den unterstellten Kosten- und Ertragsveränderungen.

Nicht eingerechnet sind die Kapitalkosten (kalkulatorische Abschreibungen und Zinsen) aus öffentlichen Investitionszuschüssen. Sie gehen nicht in die Kostenrechnung der Unternehmen ein. Ein betriebswirtschaftliches Vorgehen läßt auch den — nicht quantifizierten — gesamtwirtschaftlichen Nutzen außer Betracht.

Die Kostenunterdeckungen spiegeln nicht unbedingt die 1990 tatsächlich zu erwartende Situation wieder. Vielmehr muß dieser errechneten Entwicklung durch verkehrspolitische Maßnahmen und durch die Unternehmen selbst entgegengewirkt werden.

Die Kostenunterdeckung des Schienenpersonenverkehrs der DB ist im Vergleich zum übrigen ÖPNV bei weitem am größten. Er würde auch bei einer Entwicklung entsprechend der hier verwendeten günstigsten Rechenvariante (niedrigste Kostensteigerung, höchste Ertragssteigerung) keine Kostendeckung erreichen.

Tabelle 2

### Kostenunterdeckung des ÖPNV im Jahre 1990 mit Vergleichszahlen für 1979

| Verkehrszweig                                                                                           | Varianten | 1990                             |        |        |                                  |       |        |                                  |       |       | 1979 |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------|----------------------------------|--------|--------|----------------------------------|-------|--------|----------------------------------|-------|-------|------|
|                                                                                                         |           | I                                |        |        | II                               |       |        | III                              |       |       |      |
|                                                                                                         |           | Personalkosten<br>+ 9 v. H./Jahr |        |        | Personalkosten<br>+ 7 v. H./Jahr |       |        | Personalkosten<br>+ 5 v. H./Jahr |       |       |      |
|                                                                                                         |           | Erträge v. H./Jahr               |        |        | Erträge v. H./Jahr               |       |        | Erträge v. H./Jahr               |       |       |      |
|                                                                                                         |           | + 5                              | + 7    | + 10   | + 5                              | + 7   | + 10   | + 5                              | + 7   | + 10  |      |
|                                                                                                         |           | Mio. DM                          |        |        |                                  |       |        |                                  |       |       |      |
| Kommunale und gemischt-<br>wirtschaftliche Unter-<br>nehmen, Nichtbundeseigene<br>Eisenbahnen . . . . . | 8 588     | 6 957                            | 3 863  | 6 293  | 4 662                            | 1 568 | 4 372  | 2 741                            | 12    | 2 606 |      |
| DB-Schiene . . . . .                                                                                    | 10 288    | 9 671                            | 8 500  | 8 502  | 7 885                            | 6 714 | 7 008  | 6 391                            | 5 219 | 4 102 |      |
| DB-Bus . . . . .                                                                                        | 180       | 28                               | —      | 30     | 4                                | —     | 10     | —                                | —     | — 50  |      |
| Postbus . . . . .                                                                                       | 299       | 138                              | —      | 181    | 24                               | —     | 81     | —                                | —     | 97    |      |
| Summe . . .                                                                                             | 19 355    | 16 794                           | 12 363 | 15 006 | 12 575                           | 8 282 | 11 471 | 9 132                            | 5 231 | 6 755 |      |

Anmerkung:

In den mit — gekennzeichneten Positionen wurde bei den im Kopf angegebenen Ertragssteigerungen ein Überschuß errechnet. Ausführliche Darstellung siehe Anlage 2.

Tabelle 3

### Kostenunterdeckung des ÖPNV im Jahre 1990 in räumlicher Verteilung mit Vergleichszahlen für 1979

| Räume                        | Varianten | 1990                             |        |        |                                  |       |        |                                  |       |       | 1979 |
|------------------------------|-----------|----------------------------------|--------|--------|----------------------------------|-------|--------|----------------------------------|-------|-------|------|
|                              |           | I                                |        |        | II                               |       |        | III                              |       |       |      |
|                              |           | Personalkosten<br>+ 9 v. H./Jahr |        |        | Personalkosten<br>+ 7 v. H./Jahr |       |        | Personalkosten<br>+ 5 v. H./Jahr |       |       |      |
|                              |           | Erträge v. H./Jahr               |        |        | Erträge v. H./Jahr               |       |        | Erträge v. H./Jahr               |       |       |      |
|                              |           | + 5                              | + 7    | + 10   | + 5                              | + 7   | + 10   | + 5                              | + 7   | + 10  |      |
|                              |           | Mio. DM                          |        |        |                                  |       |        |                                  |       |       |      |
| Verkehrsballungsräume . .    | 9 088     | 7 754                            | 5 266  | 6 992  | 5 661                            | 3 203 | 5 236  | 3 929                            | 1 475 | 2 974 |      |
| Übriges Bundesgebiet . . . . | 10 267    | 9 040                            | 7 097  | 8 014  | 6 914                            | 5 079 | 6 235  | 5 203                            | 3 756 | 3 781 |      |
| zusammen . . .               | 19 355    | 16 794                           | 12 363 | 15 006 | 12 575                           | 8 282 | 11 471 | 9 132                            | 5 231 | 6 755 |      |

Tabelle 4a

**Kostenunterdeckung des ÖPNV im Jahre 1990 in „Verkehrsballungsräumen“ aufgeteilt nach Verkehrszweigen mit Vergleichszahlen für 1979**

| Varianten<br><br><br><br><br>Verkehrszweige                                                             | 1990                             |       |       |                                  |       |       |                                  |       |       | 1979  |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------|-------|-------|----------------------------------|-------|-------|----------------------------------|-------|-------|-------|
|                                                                                                         | I                                |       |       | II                               |       |       | III                              |       |       |       |
|                                                                                                         | Personalkosten<br>+ 9 v. H./Jahr |       |       | Personalkosten<br>+ 7 v. H./Jahr |       |       | Personalkosten<br>+ 5 v. H./Jahr |       |       |       |
|                                                                                                         | Erträge v. H./Jahr               |       |       | Erträge v. H./Jahr               |       |       | Erträge v. H./Jahr               |       |       |       |
|                                                                                                         | + 5                              | + 7   | + 10  | + 5                              | + 7   | + 10  | + 5                              | + 7   | + 10  |       |
|                                                                                                         | Mio. DM                          |       |       |                                  |       |       |                                  |       |       |       |
| Kommunale und gemischt-<br>wirtschaftliche Unter-<br>nehmen, Nichtbundeseigene<br>Eisenbahnen . . . . . | 5 470                            | 4 482 | 2 608 | 4 057                            | 3 069 | 1 195 | 2 874                            | 1 886 | 12    | 1 665 |
| DB-Bus . . . . .                                                                                        | 54                               | 28    | —     | 30                               | 4     | —     | 10                               | —     | —     | 16    |
| Postbus : . . . . .                                                                                     | 21                               | 6     | —     | 11                               | —     | —     | 3                                | —     | —     | 4     |
| zusammen . . . . .                                                                                      | 5 545                            | 4 516 | 2 608 | 4 098                            | 3 073 | 1 195 | 2 887                            | 1 886 | 12    | 1 685 |
| DB-Schiene . . . . .                                                                                    | 3 543                            | 3 238 | 2 658 | 2 894                            | 2 588 | 2 008 | 2 349                            | 2 043 | 1 463 | 1 289 |
| Summe . . .                                                                                             | 9 088                            | 7 754 | 5 266 | 6 992                            | 5 661 | 3 203 | 5 236                            | 3 929 | 1 475 | 2 974 |

Tabelle 4b

**Kostenunterdeckung des ÖPNV im Jahre 1990 „Übriges Bundesgebiet“ aufgeteilt nach Verkehrszweigen mit Vergleichszahlen für 1979**

| Verkehrszweige                                                                                          | Varianten | 1990                             |       |       |                                  |       |       |                                  |       |       | 1979 |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------|----------------------------------|-------|-------|----------------------------------|-------|-------|----------------------------------|-------|-------|------|
|                                                                                                         |           | I                                |       |       | II                               |       |       | III                              |       |       |      |
|                                                                                                         |           | Personalkosten<br>+ 9 v. H./Jahr |       |       | Personalkosten<br>+ 7 v. H./Jahr |       |       | Personalkosten<br>+ 5 v. H./Jahr |       |       |      |
|                                                                                                         |           | Erträge v. H./Jahr               |       |       | Erträge v. H./Jahr               |       |       | Erträge v. H./Jahr               |       |       |      |
|                                                                                                         |           | + 5                              | + 7   | + 10  | + 5                              | + 7   | + 10  | + 5                              | + 7   | + 10  |      |
|                                                                                                         |           | Mio. DM                          |       |       |                                  |       |       |                                  |       |       |      |
| Kommunale und gemischt-<br>wirtschaftliche Unter-<br>nehmen, Nichtbundeseigene<br>Eisenbahnen . . . . . | 3 118     | 2 475                            | 1 255 | 2 236 | 1 593                            | 373   | 1 498 | 855                              | —     | 941   |      |
| DB-Bus . . . . .                                                                                        | 126       | —                                | —     | —     | —                                | —     | —     | —                                | —     | — 66  |      |
| Postbus . . . . .                                                                                       | 278       | 132                              | —     | 170   | 24                               | —     | 78    | —                                | —     | 93    |      |
| zusammen . . . . .                                                                                      | 3 522     | 2 607                            | 1 255 | 2 406 | 1 617                            | 373   | 1 576 | 855                              | —     | 968   |      |
| DB-Schiene . . . . .                                                                                    | 6 745     | 6 433                            | 5 842 | 5 608 | 5 297                            | 4 706 | 4 659 | 4 348                            | 3 756 | 2 813 |      |
| Summe . . .                                                                                             | 10 267    | 9 040                            | 7 097 | 8 014 | 6 914                            | 5 079 | 6 235 | 5 203                            | 3 756 | 3 781 |      |

**Anmerkung:**

Bei den mit — gekennzeichneten Positionen würde bei den im Kopf angegebenen Ertragssteigerungen ein Überschuß erzielt.

Die Rechnung, deren Ergebnisse in Tabelle 3 dargestellt sind, unterscheidet zwischen Verkehrsballungsräumen und dem übrigen Bundesgebiet (siehe hierzu auch Tabellen 4 a und 4 b sowie Anlage 2). Der Begriff „übriges Bundesgebiet“ deckt sich nicht mit dem, was üblicherweise als „Fläche“ bezeichnet wird.

Nach Tabelle 3 fällt der größere Teil der Kostenunterdeckung 1990 ähnlich wie in 1979 auf die Verkehre im übrigen Bundesgebiet. Die Tabellen 4 a und 4 b machen deutlich, daß dies durch den Schienenpersonennahverkehr der DB verursacht wird. Der gesonderte Ausweis zeigt, daß der Busverkehr von Bahn und Post im übrigen Bundesgebiet nahezu kostendeckend betrieben werden kann.

Der Schienenpersonennahverkehr der DB weist im übrigen Bundesgebiet eine erhebliche höhere Kostenunterdeckung als in Verkehrsballungsräumen auf. Dies wird noch deutlicher, wenn man die Kostenunterdeckung auf die Verkehrsleistung bezieht (Tabelle 5).

Auch der auf das Jahr 1990 fortgeschriebene Folgekostenbericht bestätigt die Auffassung der Bundesregierung, daß sie auf dem richtigen Wege ist, wenn sie die DB darin unterstützt, den SPNV in der Fläche dort auf Busverkehrsbedienungen umzustellen, wo dies aus Gründen mangelnder Nachfrage zwingend erscheint.

Tabelle 5

**Verkehrsleistungen und Kostenunterdeckung 1990**

| Verkehrszweige                                 | Verkehrsleistung<br>1979 zuzüglich zusätzlicher Verkehre durch<br>GVFG-Investitionen | Kostenunterdeckung |
|------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------|--------------------|
|                                                | Mrd. Pkm                                                                             | Mrd. DM            |
| <b>Verkehrsballungsräume</b>                   |                                                                                      |                    |
| Kommunale und gemischtwirtschaftliche Betriebe |                                                                                      |                    |
| Nichtbundeseigene Eisenbahnen .....            | 17,4                                                                                 | 0,01 bis 5,47      |
| DB-SPNV .....                                  | 9,2                                                                                  | 1,46 bis 3,54      |
| <b>Übriges Bundesgebiet</b>                    |                                                                                      |                    |
| Kommunale und gemischtwirtschaftliche Betriebe |                                                                                      |                    |
| Nichtbundeseigene Eisenbahnen .....            | 10,5                                                                                 | 0,37 bis 3,12      |
| DB-SPNV .....                                  | 9,4                                                                                  | 3,76 bis 6,75      |

Aus der Tabelle 6 ist die Bedeutung der Personalkosten für die wirtschaftliche Entwicklung der Unternehmen des ÖPNV zu ersehen.

Tabelle 6

**Anteil der Personalkosten an den Gesamtkosten des ÖPNV im Jahre 1990  
mit Vergleichszahlen für 1979**

| Verkehrszweige                                                        | Varianten <sup>1)</sup> |    |     | 1979 |
|-----------------------------------------------------------------------|-------------------------|----|-----|------|
|                                                                       | 1990                    |    |     |      |
|                                                                       | I                       | II | III |      |
|                                                                       | v. H.                   |    |     |      |
| Kommunale und gemischtwirtschaftliche Unternehmen,<br>NE-Bahnen ..... | 75                      | 71 | 68  | 67   |
| DB-Schiene .....                                                      | 70                      | 67 | 63  | 61   |
| DB-Bus .....                                                          | 61                      | 58 | 54  | 51   |
| Postbus .....                                                         | 53                      | 49 | 45  | 42   |

<sup>1)</sup> I Personalkostensteigerung 9 v. H.

II Personalkostensteigerung 7 v. H.

III Personalkostensteigerung 5 v. H.

Die Bandbreite der Kostendeckungsgrade insgesamt innerhalb der neun Varianten stellt sich wie folgt dar:

Tabelle 7

**Bandbreite der Kostendeckungsgrade aufgrund der Hochrechnungsvarianten**

| Verkehrszweige                                                     | Jahre | Kostendeckungsgrade        |      |
|--------------------------------------------------------------------|-------|----------------------------|------|
|                                                                    |       | 1990                       | 1979 |
|                                                                    |       | v. H.                      |      |
| Kommunale und gemischtwirtschaftliche Unternehmen, NE-Bahnen ..... |       | 45,2 bis Kostenüberdeckung | 61   |
| DB-Schiene .....                                                   |       | 20,6 bis 46,1              | 27   |
| DB-Bus .....                                                       |       | 86,1 bis Kostenüberdeckung | 108  |
| Post-Bus .....                                                     |       | 70,0 bis Kostenüberdeckung | 85   |

Zu berücksichtigen ist jedoch, daß der Kostendeckungsgrad für sich genommen keinen Rückschluß auf die absolute Höhe der Kostenunterdeckung zuläßt.

Die Gesamtkosten je Pkm der kommunalen Unternehmen und der NE-Bahnen sowie der DB für ihren Schienenpersonennahverkehr sind in den Verkehrsballungsräumen annähernd gleich. Sie liegen beim Schienenpersonennahverkehr der DB in der Fläche wegen der geringeren Auslastung um mehr als 50 v. H. über denen der kommunalen Unternehmen.

### 1.3 Folgekosten aus Investitionen nach dem GVFG in Verkehrsballungsräumen im Jahre 1990

Die Folgekosten aus GVFG-Investitionen für 1990 sind in Tabelle 9 ausgewiesen.

Die Rechnung enthält nicht die Kapitalkosten der mit GVFG-Investitionen für den ÖPNV finanzierten Anlagen. Diese belaufen sich je nach Variante auf 2,2 bis 2,7 Mrd. DM/Jahr. Ebenso schließt eine betriebswirtschaftlich orientierte Betrachtungsweise den gesamtwirtschaftlichen Nutzen nicht ein.

Tabelle 8

**Gesamtkosten je Personenkilometer in Verkehrsballungsräumen und im übrigen Bundesgebiet im Jahre 1979**

| Bezeichnung                                                        | Personenkilometer (Mrd.) | Gesamtkosten je Pkm (Pf) |
|--------------------------------------------------------------------|--------------------------|--------------------------|
| <b>Verkehrsballungsräume</b>                                       |                          |                          |
| Kommunale und gemischtwirtschaftliche Unternehmen, NE-Bahnen ..... | 16,9                     | 24,3                     |
| DB-Schiene .....                                                   | 8,6                      | 23,4                     |
| <b>Übriges Bundesgebiet</b>                                        |                          |                          |
| Kommunale und gemischtwirtschaftliche Unternehmen, NE-Bahnen ..... | 10,5                     | 24,5                     |
| DB-Schiene .....                                                   | 9,4                      | 38,2                     |

Quelle: WIBERA und DB

Tabelle 9

**Folgekosten des ÖPNV 1990**

| Varianten<br><br>Kostenunterdeckung                                              | I                                |       |       | II                               |       |       | III                              |       |       |
|----------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------|-------|-------|----------------------------------|-------|-------|----------------------------------|-------|-------|
|                                                                                  | Personalkosten<br>+ 9 v. H./Jahr |       |       | Personalkosten<br>+ 7 v. H./Jahr |       |       | Personalkosten<br>+ 5 v. H./Jahr |       |       |
|                                                                                  | Erträge v. H./Jahr               |       |       | Erträge v. H./Jahr               |       |       | Erträge v. H./Jahr               |       |       |
|                                                                                  | + 5                              | + 7   | + 10  | + 5                              | + 7   | + 10  | + 5                              | + 7   | + 10  |
|                                                                                  | Mio. DM                          |       |       |                                  |       |       |                                  |       |       |
| Kostenunterdeckung in Verkehrsballungsräumen ohne GVFG-Investitionen.....        | 8 443                            | 7 153 | 4 748 | 6 447                            | 5 160 | 2 786 | 4 775                            | 3 512 | 1 272 |
| Kostenunterdeckung in Verkehrsballungsräumen mit GVFG-Investitionen.....         | 9 088                            | 7 754 | 5 266 | 6 992                            | 5 661 | 3 203 | 5 236                            | 3 929 | 1 475 |
| Differenz = Folgekosten .....                                                    | 645                              | 601   | 518   | 545                              | 501   | 417   | 461                              | 417   | 203   |
|                                                                                  | v. H.                            |       |       |                                  |       |       |                                  |       |       |
| Anteil der Folgekosten an der gesamten Kostenunterdeckung im ÖPNV .....          | 3,3                              | 3,6   | 4,2   | 3,6                              | 4,0   | 5,0   | 4,0                              | 4,6   | 3,9   |
| Anteil der Folgekosten an der Kostenunterdeckung in Verkehrsballungsräumen ..... | 7,1                              | 7,8   | 9,8   | 7,8                              | 8,9   | 13,0  | 8,8                              | 10,6  | 13,8  |

Bezogen auf die im ÖPNV errechnete gesamte Kostenunterdeckung beträgt der Anteil der Folgekosten rd. 4 v. H. Im Verhältnis zur Kostenunterdeckung in den Verkehrsballungsräumen liegt der Anteil zwischen 7,1 und 13,8 v. H. Es handelt sich hierbei um Durchschnittswerte; in Einzelfällen können daher auch wesentlich höhere oder niedrigere Folgekosten entstehen.

Die Ergebnisse verdeutlichen, daß die Folgekosten bei der Gewährung von Investitionshilfen für den ÖPNV auch künftig im Auge behalten werden müssen. Sie unterstreichen aber auch die erheblich größeren Probleme, die sich unabhängig von GVFG-Investitionen aus den bereits bestehenden Defiziten im ÖPNV ergeben. Zugleich zeigt sich jedoch, daß

bei den neuen Verkehrsanlagen insgesamt eine Kostendeckung selbst bei günstigsten Rechenannahmen nicht zu erreichen sein wird. Dem steht allerdings ein nicht quantifizierter gesamtwirtschaftlicher Nutzen gegenüber.

**1.4 Folgekosten aus Verkehrsverbünden**

Wie im ersten Folgekostenbericht dargestellt, besteht zwischen den nach dem GVFG geförderten Investitionen und Verkehrsverbünden kein direkter Zusammenhang. Folgekosten in der hier verwendeten Definition werden daher durch Verkehrsverbünde nicht verursacht.

### 1.5 Finanzielle Lasten für die öffentlichen Haushalte aus dem ÖPNV in 1979 und 1990

Der Bund trug 1979 einschließlich der Investitionshilfen nach dem GVFG fast 60 v. H. aller finanziellen Lasten aus dem ÖPNV, d. h. rd. 5,0 Mrd. DM von insgesamt rd. 8,4 Mrd. DM (s. Tabelle 10). Unberücksichtigt blieben dem SPNV der DB zurechenbare erfolgswirksame Bundesleistungen in der Größenordnung von rd. 1,3 Mrd. DM und dem SPNV zurechenbare anteilige Investitionszuschüsse des Bundes in der Größenordnung von rd. 0,5 Mrd. DM.

Nach den Modellvarianten bewegt sich die Bandbreite dieses Anteils im Jahre 1990 zwischen rd. 54 v. H. und rd. 76 v. H. Die absolut höchste Bundesbelastung beträgt dabei nach der Modellrechnung rd. 11,5 Mrd. DM. Der zusammengefaßte Anteil der Länder und Gemeinden schwankt für 1990 je nach Rechenvariante zwischen rd. 24 v. H. und rd. 46 v. H.

Der hohe Anteil des Bundes an den finanziellen Leistungen der öffentlichen Hand für den ÖPNV in 1990 ist im wesentlichen auf die hohe Kostenunterdeckung im Schienenpersonennahverkehr der DB, insbesondere im übrigen Bundesgebiet zurückzuführen.

Einzelheiten der finanziellen Belastungen der öffentlichen Hände aus dem ÖPNV sind in Anlage 3 ausgewiesen.

Ein Überblick über die Entwicklung der finanziellen Belastungen für die öffentlichen Haushalte 1970 bis 1980 ist in Anlage 4 dargestellt.

Ein Vergleich der für Kosten und Erträge angesetzten Prognosevarianten für 1990 mit der tatsächlichen Entwicklung 1973 bis 1979 zeigt, daß die gewählten Annahmen insgesamt innerhalb der Bandbreite liegen (s. Anlage 5).

Tabelle 10

**Finanzielle Lasten für die öffentlichen Haushalte aus dem ÖPNV in 1979 und 1990**  
(Rechnung einschließlich Investitionen nach dem GVFG)

| Varianten<br><br>Belastete Haushalte | 1990                             |        |        |                                  |        |        |                                  |        |       | 1979  |
|--------------------------------------|----------------------------------|--------|--------|----------------------------------|--------|--------|----------------------------------|--------|-------|-------|
|                                      | I                                |        |        | II                               |        |        | III                              |        |       |       |
|                                      | Personalkosten<br>+ 9 v. H./Jahr |        |        | Personalkosten<br>+ 7 v. H./Jahr |        |        | Personalkosten<br>+ 5 v. H./Jahr |        |       |       |
|                                      | Erträge v. H./Jahr               |        |        | Erträge v. H./Jahr               |        |        | Erträge v. H./Jahr               |        |       |       |
|                                      | + 5                              | + 7    | + 10   | + 5                              | + 7    | + 10   | + 5                              | + 7    | + 10  |       |
|                                      | Mio. DM                          |        |        |                                  |        |        |                                  |        |       |       |
| Verkehrsballungsräume                |                                  |        |        |                                  |        |        |                                  |        |       |       |
| Bund .....                           | 3 905                            | 3 623  | 3 134  | 3 221                            | 2 943  | 2 484  | 2 648                            | 2 394  | 1 939 | 1 594 |
| Länder .....                         | 6 171                            | 5 335  | 3 750  | 4 758                            | 3 922  | 2 337  | 3 575                            | 2 739  | 1 154 | 2 092 |
| Gemeinden .....                      |                                  |        |        |                                  |        |        |                                  |        |       |       |
| zusammen ...                         | 10 076                           | 8 958  | 6 884  | 7 979                            | 6 865  | 4 821  | 6 223                            | 5 133  | 3 093 | 3 686 |
| Übriges Bundesgebiet                 |                                  |        |        |                                  |        |        |                                  |        |       |       |
| Bund .....                           | 7 637                            | 7 167  | 6 657  | 6 268                            | 5 923  | 5 521  | 5 226                            | 4 949  | 4 572 | 3 393 |
| Länder .....                         | 3 729                            | 3 204  | 2 207  | 2 847                            | 2 322  | 1 325  | 2 109                            | 1 584  | 952   | 1 340 |
| Gemeinden .....                      |                                  |        |        |                                  |        |        |                                  |        |       |       |
| zusammen ...                         | 11 366                           | 10 371 | 8 864  | 9 115                            | 8 245  | 6 846  | 7 335                            | 6 533  | 5 524 | 4 723 |
| Insgesamt                            |                                  |        |        |                                  |        |        |                                  |        |       |       |
| Bund .....                           | 11 542                           | 10 790 | 9 791  | 9 489                            | 8 866  | 8 005  | 7 874                            | 7 343  | 6 511 | 4 987 |
| Länder .....                         | 9 900                            | 8 539  | 5 957  | 7 605                            | 6 244  | 3 662  | 5 684                            | 4 323  | 2 106 | 3 432 |
| Gemeinden .....                      |                                  |        |        |                                  |        |        |                                  |        |       |       |
| zusammen ...                         | 21 442                           | 19 329 | 15 748 | 17 094                           | 15 110 | 11 667 | 13 558                           | 11 666 | 8 617 | 8 419 |

## 1.6 Schlußfolgerungen

### 1.6.1 Zur gesamten Kostenunterdeckung des ÖPNV

Der Anstieg der Kostenunterdeckung im ÖPNV führt zu weiteren erheblichen finanziellen Belastungen für Bund, Länder und Gemeinden.

Besonders gravierend ist die Kostenunterdeckung des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV) der DB. 1979 beträgt die Kostenunterdeckung rd. 4,1 Mrd. DM, davon allein 2,8 Mrd. DM bei annähernd gleicher Verkehrsleistung außerhalb der Verkehrsballungsräume.

Je nach Variante ergibt sich für 1990 im SPNV der DB eine Kostenunterdeckung zwischen 5,2 und 10,3 Mrd. DM. Dies zeigt, daß zusätzliche Anstrengungen zur Kostendeckung durch Aufwandsminderung und Ertragssteigerung notwendig sind.

Der Bundesminister für Verkehr und die DB sind daher entsprechend dem einstimmigen Beschluß des Deutschen Bundestages vom 27. Juni 1979 um eine rasche Verwirklichung aller Maßnahmen zur Verbesserung der Wirtschaftlichkeit, insbesondere auch im hochdefizitären Schienenpersonennahverkehr, bemüht. In diesem Zusammenhang strebt die DB eine bessere Koordinierung und Organisation des ÖPNV an. Dabei wird auch die Zusammenarbeit zwischen Schiene und Bus neu zu gestalten sein.

Aus verkehrs-, finanz- und energiepolitischen Gründen sind bei unzureichender Nachfrage Umstellungen des SPNV vor allem außerhalb der Verkehrsballungsräume auf Busverkehr unumgänglich.

Eine unzureichende Anpassung der Tarife an die Kostenentwicklung würde den Trend zu einer wachsenden Kostenunterdeckung im ÖPNV beschleunigen. Deshalb müssen die Tarife weiter angepaßt werden.

Im ÖPNV sind Leistungsangebot und Tarife zum Teil gemeinwirtschaftlich bedingt. Besondere Bedeutung kommt den Tarifen für den Ausbildungsverkehr zu.

Deshalb hat der Gesetzgeber für diesen Bereich ein Instrumentarium entwickelt, daß diesem Umstand Rechnung trägt.

Ab 1. Januar 1977 werden gemeinwirtschaftliche Leistungen im Ausbildungsverkehr nach § 45 a des Personenbeförderungsgesetzes (PBefG) bzw. § 6 a

des Allgemeinen Eisenbahngesetzes (AEG) teilweise erstattet. Dies sichert in erster Linie die Existenzfähigkeit der Verkehrsunternehmen vor allem in der Fläche (vgl. Anlage 3).

### 1.6.2 Zu den Folgekosten

Aus Investitionshilfen nach dem GVFG können Folgekosten entstehen. Sie beeinflussen jedoch, wie unter Ziffer 1.3 dargestellt, die Entwicklung der gesamten Kostenunterdeckung des ÖPNV nur in begrenztem Umfang. Die Höhe der Folgekosten wird ebenso wie die gesamte Kostenunterdeckung des ÖPNV durch die allgemeine Kosten- und Ertragsentwicklung bestimmt.

ÖPNV-Finanzhilfen nach dem GVFG werden insbesondere für den Bau und Ausbau von Schienenverkehrswegen in Verdichtungsräumen mit den dazugehörigen Randgebieten gewährt. Diese Mittel fließen zum großen Teil in die Verkehrsballungsräume (1979 rd. 90 v. H.). Dementsprechend fallen Folgekosten in dem hier definierten Sinne vornehmlich in Verkehrsballungsräumen an.

Bei der DB wirken die Nahverkehrsinvestitionen in das gesamte Unternehmen hinein. Der Bau besonderer Gleise für die Nahverkehrsbedienung ermöglicht die Entflechtung des Nah- und Fernverkehrs und schafft damit günstigere Bedingungen für die Betriebsabwicklung in allen Leistungsbereichen. Beim Ausbau von Nahverkehrsanlagen ergeben sich dadurch häufig positive Wirkungen durch ersparte Investitionen auch für den übrigen Verkehr. Für diese Auswirkungen sind in der vorliegenden Folgekostenrechnung keine Werte angesetzt worden. In den Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen der DB für Nahverkehrsmaßnahmen werden sie jedoch berücksichtigt.

Der geringe Finanzierungsanteil der Baulastträger von oft nur 10 v. H. der Gesamtkosten eines Vorhabens begünstigt tendenziell eine Antragstellung mit großzügiger Planung. Es ist jedoch zwingend notwendig, daß sich alle Unternehmen des ÖPNV bzw. ihre Eigentümer noch stärker als bisher über die finanziellen Belastungen aus dem ÖPNV einschließlich der Folgekosten und deren Finanzierung Klarheit verschaffen. Bund und Länder werden bei der Prüfung der Anträge bzw. der Entscheidung über die Finanzhilfen darauf zu achten haben, daß in jedem Fall auch Folgekostenrechnungen aufgestellt werden.

## 2. Ziele und Maßnahmen der Bundesregierung im ÖPNV

Die Bundesregierung hat ihre Ziele und Maßnahmen bereits in ihrer Antwort auf die Kleine Anfrage der CDU/CSU-Fraktion (Drucksache 9/1273) vom 15. Januar 1982 dargestellt.

## 3. Einflußmöglichkeiten von Bund, Ländern und Gemeinden auf das wirtschaftliche Verhalten der öffentlichen Unternehmen des ÖPNV

An der Struktur der Einflußmöglichkeiten von Bund, Ländern und Gemeinden hat sich gegenüber dem ersten Folgekostenbericht keine Änderung ergeben (s. Anlage 5, 1. Bericht). Allerdings haben sich in der Zwischenzeit teilweise die Instrumentarien zur Einflußnahme geändert, hier sind zu nennen

- Einführung des § 45 a Personenbeförderungsgesetz (PBefG) bzw. § 6 a Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) zum 1. Januar 1977;  
dabei wird den Unternehmen des ÖPNV für den Ausbildungsverkehr durch Länder bzw. Bund 50 v. H. des Unterschiedsbetrags, der die Differenz aus Soll-Kosten und Erträgen bildet, als Zuschuß gewährt. Durch die Sollkostenkomponente werden Unternehmen veranlaßt, wirtschaftlich zu handeln.
- Vorgaben des BMV an die Deutsche Bundesbahn hinsichtlich Quantität und Qualität für den Schienenpersonennahverkehr;  
damit ist die Ausgleichsregelung gemäß VO (EWG) 1191/69 in einer Weise geändert worden, daß auf den jeweiligen wirtschaftlichen Erfolg des Unternehmens abgehoben wird, d. h. bei Verbesserung der mit eigenen Erträgen erzielten Kostendeckung erhöht sich der Bundeszuschuß (Anreiz zu wirtschaftlichem Handeln).

## 4. Abbau finanzieller Lasten der öffentlichen Hand durch neue Technologien

Die Förderung neuartiger Nahverkehrstechnologien wird vom Bundesministerium für Forschung und Technologie weitergeführt.

Keines der neu in Entwicklung befindlichen Nahverkehrssysteme ist bisher über das Stadium technischer Erprobung hinausgediehen. Eine Integration solcher Systeme in vorhandene Nahverkehrsnetze ist bisher nicht erfolgt, so daß derzeit noch keine Erfahrung über die der öffentlichen Hand evtl. daraus erwachsenden Lasten vorliegen.

## Anlage 1

## Verfahren zur Ermittlung der Folgekosten

## 1. Kosten und Erträge

Zur Ermittlung der Folgekosten wurden sämtliche Wert- und Mengendaten nach einer einheitlichen Gliederung erfaßt.

Für Bundesbahn und Bundespost lagen die Daten lückenlos vor. Aus der Vielzahl der kommunalen und gemischtwirtschaftlichen Unternehmen sowie der Nichtbundeseigenen Eisenbahnen wurden sie von 35 Unternehmen repräsentativ erfaßt. Gemessen an der Verkehrsleistung aller Unternehmen haben die erfaßten Unternehmen einen Anteil von knapp 60 v. H. (in den Ballungsräumen von fast 80 v. H.). Mit Hilfe der errechneten Anteilssätze wurden die Kosten und Erträge der erfaßten Unternehmen auf die Gesamtheit dieser Unternehmensgruppen hochgerechnet. Aufgrund des Kabinettsbeschlusses vom 1. Juli 1981 wird der Postreisedienst außerhalb des Bereichs der Regionalverkehrsgesellschaften der Omnibusdienste des Bundes auf die Deutsche Bundesbahn übergeleitet und dort mit dem Bahnbusdienst zu weitgehend selbständigen regionalen Geschäftsbereichen Bahnbus zusammengefaßt. Die Überleitung soll bis Ende 1983 abgeschlossen sein. Ab 1984 gibt es daher wahrscheinlich keinen Postreisedienst mehr. Da aber sämtliche Berechnungen von den Ist-Daten des Jahres 1979 ausgehen, in dem Bahnbusdienst und Postreisedienst noch getrennt waren, wurden auch die Berechnungen für das Jahr 1990 getrennt für Bahnbusdienst und Postreisedienst vorgenommen. Die Kosten- und Ertragslage der künftig bei der Deutschen Bundesbahn zusammengefaßten Omnibusdienste des Bundes wird jedoch — sofern es bei dieser Organisationsform bleibt — in keinem Falle ungünstiger sein als die getrennten Busdienste von Bundesbahn und Bundespost.

Privatunternehmen, die im ÖPNV auf eigene Rechnung tätig sind, wurden nicht berücksichtigt. Die auf sie entfallenden Investitionshilfen sind im Verhältnis zu dem gesamten Volumen gering und von vernachlässigbarem Einfluß auf die Höhe der Folgekosten. Die Modellrechnungen für das Jahr 1990 wurden entsprechend dem Auftrag des Deutschen Bundestages in zweifacher Weise vorgenommen:

- mit GVFG-Investitionen und
- ohne GVFG-Investitionen auf Status-quo-Grundlage, d. h. bei gegenwärtigem Leistungsumfang der Unternehmen des ÖPNV.

Attraktivitätsveränderungen, die sich nicht als Folge von Investitionshilfen ergeben, blieben unberücksichtigt. Das gleiche gilt für Auswirkungen auf andere Verkehrszweige der DB.

Der Auftrag des Deutschen Bundestages schließt eine Rechnung mit alternativen Annahmen über die Entwicklung der Kosten und Erträge bis zum Jahr 1990 ein.

Bei den *Personalkosten* wurde alternativ mit jährlichen Steigerungssätzen von 5 v. H., 7 v. H. und 9 v. H. gerechnet, bei den *Sachkosten* wurden jährliche Steigerungsraten von 4 v. H., 4,5 v. H. und 5 v. H. angenommen.

Die zusätzlichen Kosten aus der Inbetriebnahme der GVFG-Vorhaben wurden aus der Gegenüberstellung der hinzukommenden und wegfallenden Kostenbeiträge ermittelt. Ausgangslage war dabei grundsätzlich das einzelne Vorhaben (GVFG-Programm nach dem Stand vom 16. Juni 1980). Die spezifischen Wertansätze wurden dabei den jeweiligen betrieblichen Kosten- und Ertragsrechnungen entnommen.

Die *Erträge* wurden auf das Jahr 1990 mit jährlichen Steigerungsraten von 5 v. H., 7 v. H. und 10 v. H. errechnet.

Die zusätzlichen Erträge, die sich aus der Inbetriebnahme der Investitionsvorhaben nach dem GVFG in Ballungsräumen ergeben, wurden von der Fa. WIBERA aufgrund einer Analyse der Auswirkungen realisierter GVFG-Vorhaben ermittelt. Die Analyseergebnisse bilden die Grundlage für Vorhaben, die bis 1990 noch in Betrieb gehen werden.

Für die kommunalen und gemischtwirtschaftlichen Betriebe sowie die Nichtbundeseigenen Eisenbahnen ergab die Rechnung der WIBERA, daß die Gesamtverkehrsleistung in Ballungsräumen nach Personen-km infolge von GVFG-Investitionen im Zeitraum von 1979 bis 1990 um 2,7 v. H. im Schienenpersonennahverkehr der DB um 6,2 v. H. ansteigt.

Um die Zahl der möglichen Varianten auf ein überschaubares Maß zurückzuführen, wurden die Steigerungssätze auf drei Varianten begrenzt:

| Variante<br>Bezeichnung | I                                      | II     | III    |
|-------------------------|----------------------------------------|--------|--------|
|                         | jährliche Steigerungsraten<br>in v. H. |        |        |
| Personalkosten .....    | 9,0                                    | 7,0    | 5,0    |
| Sachkosten .....        | 5,0                                    | 4,5    | 4,0    |
| Kapitalkosten .....     | 4,7                                    | 4,7    | 4,7    |
| Erträge .....           | 5/7/10                                 | 5/7/10 | 5/7/10 |

Bei der Ermittlung der Daten für 1979 wurde von den in den Gewinn- und Verlustrechnungen der Verkehrsunternehmen ausgewiesenen effektiven Zinsen und Abschreibungen — abzüglich der mit öffentlichen Mitteln finanzierten Anlagen — ausgegangen.

Die Kapitalkosten der GVFG-Investitionen wurden gesondert ermittelt. Sie sind in die Ermittlung der Folgekosten nicht eingegangen. Dies entspricht dem

hier angewandten System einer betriebswirtschaftlich orientierten Folgekostenrechnung. Gesamtwirtschaftliche Nutzen sind ebenfalls nicht eingeschlossen. Die nachrichtlich ausgewiesenen Kapitalkosten für diese Anlagenteile wurden linear abgeschrieben; bei der Verzinsung wurden alternative Zinssätze von 5 v. H., 6 v. H. und 7,5 v. H. angesetzt. Sie belaufen sich für die in die Rechnung einbezogenen Anlagen mit öffentlicher Finanzierung im Jahre 1990 je nach Variante auf 2,2 bis 2,7 Mrd. DM.

## 2. Regionale Abgrenzung

Dieser Bericht geht von elf Verkehrsballungsräumen aus (vgl. Ziffer 1.1).

## 3. Analyse der Kosten in Verkehrsballungsräumen

Eine mit dem ersten Folgekostenbericht vergleichbare Kostenanalyse für Ballungsräume wurde nicht neu durchgeführt. Die Ergebnisse der Analyse des ersten Berichtes (Drucksache 7/4556, Seite 17) sind im wesentlichen weiterhin gültig.

## 4. Unternehmensdaten im Zeitvergleich 1973 bis 1979

In nachstehender Tabelle wird für eine Reihe von Bereichen ein Vergleich der Daten des Jahres 1973 mit denen des Jahres 1979 durchgeführt (Tabelle 1).

Tabelle 1

| Bezeichnung                                |       | Kommunale Unternehmen <sup>1)</sup> | Deutsche Bundesbahn    |         | Postbus | alle Verkehrsträger |
|--------------------------------------------|-------|-------------------------------------|------------------------|---------|---------|---------------------|
|                                            |       |                                     | Schiene-<br>nahverkehr | Bahnbus |         |                     |
| Gesamtkosten<br>(Mio. DM)                  | 1973  | 4 539,2                             | 4 160,7                | 509,2   | 455,1   | 9 664,2             |
|                                            | 1979  | 6 675,2                             | 5 621,5                | 615,2   | 478,7   | 13 330,9            |
|                                            | v. H. | + 47,1                              | + 35,1                 | 20,8    | + 5,2   | + 38,6              |
| Personen-km<br>(Mio.)                      | 1973  | 26 147,7                            | 18 193,0               | 8 781,3 | 5 527,5 | 55 660,3            |
|                                            | 1979  | 27 404,0                            | 18 047,0               | 6 851,0 | 4 196,9 | 53 052,8            |
|                                            | v. H. | + 4,6                               | ÷ 0,8                  | ÷ 22,0  | ÷ 23,9  | ÷ 4,7               |
| Gesamtkosten je<br>Pkm (Pf)                | 1973  | 17,3                                | 22,9                   | 5,8     | 8,3     | 17,4                |
|                                            | 1979  | 24,4                                | 31,2                   | 9,0     | 11,4    | 25,4                |
|                                            | v. H. | + 41,0                              | + 36,2                 | + 55,2  | + 39,0  | + 46,0              |
| Kostenbestandteile v. H.                   |       |                                     |                        |         |         |                     |
| Personalkosten                             | 1973  | 67                                  | 68                     | 52      | 47      |                     |
|                                            | 1979  | 67                                  | 61                     | 51      | 42      |                     |
| Sachkosten                                 | 1973  | 22                                  | 21                     | 42      | 45      |                     |
|                                            | 1979  | 23                                  | 20                     | 42      | 50      |                     |
| Kapitalkosten                              | 1973  | 11                                  | 11                     | 6       | 8       |                     |
|                                            | 1979  | 10                                  | 19                     | 7       | 8       |                     |
| Kostendeckung durch Erträge in v. H.       |       |                                     |                        |         |         |                     |
| a) ohne Ausgleich nach<br>VO (EWG) 1191/69 | 1973  | 68,5                                | 28,1                   | 101,1   | 72,1    | 52,9                |
|                                            | 1979  | 60,9                                | 27,0                   | 107,6   | 84,9    | 49,7                |
| b) mit Ausgleich                           | 1973  | 68,5                                | 65,1                   | 101,1   | 72,1    | 68,9                |
|                                            | 1979  | 60,9                                | 78,9                   | 107,6   | 84,9    | 71,5                |

<sup>1)</sup> Kommunale und gemischtwirtschaftliche Unternehmen, Nichtbundeseigene Eisenbahnen  
Quelle: WIBERA, DB

## Anlage 2

**Kostenunterdeckung im ÖPNV 1990**  
(Rechnung einschließlich GVFG-Investitionen)

| <div style="display: flex; align-items: center;"> <div style="flex: 1; border-bottom: 1px solid black; border-right: 1px solid black; padding: 5px; text-align: center;">Variante</div> <div style="flex: 2; border-bottom: 1px solid black; padding: 5px;">Räume</div> </div> | I                                |        |        | II                               |        |       | III                              |       |       |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------|--------|--------|----------------------------------|--------|-------|----------------------------------|-------|-------|
|                                                                                                                                                                                                                                                                                | Personalkosten<br>+ 9 v. H./Jahr |        |        | Personalkosten<br>+ 7 v. H./Jahr |        |       | Personalkosten<br>+ 5 v. H./Jahr |       |       |
|                                                                                                                                                                                                                                                                                | Erträge v. H./Jahr               |        |        | Erträge v. H./Jahr               |        |       | Erträge v. H./Jahr               |       |       |
|                                                                                                                                                                                                                                                                                | + 5                              | + 7    | + 10   | + 5                              | + 7    | + 10  | + 5                              | + 7   | + 10  |
|                                                                                                                                                                                                                                                                                | Mio. DM                          |        |        |                                  |        |       |                                  |       |       |
| <b>Verkehrsballungsräume</b>                                                                                                                                                                                                                                                   |                                  |        |        |                                  |        |       |                                  |       |       |
| Kommunale und gemischtwirtschaftliche Unternehmen,<br>Nichtbundeseigene Eisenbahnen ...                                                                                                                                                                                        | 5 470                            | 4 482  | 2 608  | 4 057                            | 3 069  | 1 195 | 2 874                            | 1 886 | 12    |
| DB-Schiene .....                                                                                                                                                                                                                                                               | 3 543                            | 3 238  | 2 658  | 2 894                            | 2 588  | 2 008 | 2 349                            | 2 043 | 1 463 |
| DB-Bus .....                                                                                                                                                                                                                                                                   | 54                               | 28     | —      | 30                               | 4      | —     | 10                               | —     | —     |
| Post-Bus .....                                                                                                                                                                                                                                                                 | 21                               | 6      | —      | 11                               | —      | —     | 3                                | —     | —     |
| zusammen ...                                                                                                                                                                                                                                                                   | 9 088                            | 7 754  | 5 266  | 6 992                            | 5 661  | 3 203 | 5 236                            | 3 929 | 1 475 |
| <b>Übriges Bundesgebiet</b>                                                                                                                                                                                                                                                    |                                  |        |        |                                  |        |       |                                  |       |       |
| Kommunale und gemischtwirtschaftliche Unternehmen,<br>Nichtbundeseigene Eisenbahnen ...                                                                                                                                                                                        | 3 118                            | 2 475  | 1 255  | 2 236                            | 1 593  | 373   | 1 498                            | 855   | —     |
| DB-Schiene .....                                                                                                                                                                                                                                                               | 6 745                            | 6 433  | 5 842  | 5 608                            | 5 297  | 4 706 | 4 659                            | 4 348 | 3 756 |
| DB-Bus .....                                                                                                                                                                                                                                                                   | 126                              | —      | —      | —                                | —      | —     | —                                | —     | —     |
| Post-Bus .....                                                                                                                                                                                                                                                                 | 278                              | 132    | —      | 170                              | 24     | —     | 78                               | —     | —     |
| zusammen ...                                                                                                                                                                                                                                                                   | 10 267                           | 9 040  | 7 097  | 8 014                            | 6 914  | 5 079 | 6 235                            | 5 203 | 3 756 |
| <b>Insgesamt</b>                                                                                                                                                                                                                                                               |                                  |        |        |                                  |        |       |                                  |       |       |
| Kommunale und gemischtwirtschaftliche Unternehmen,<br>Nichtbundeseigene Eisenbahnen ...                                                                                                                                                                                        | 8 588                            | 6 957  | 3 863  | 6 293                            | 4 662  | 1 568 | 4 372                            | 2 741 | 12    |
| DB-Schiene .....                                                                                                                                                                                                                                                               | 10 288                           | 9 671  | 8 500  | 8 502                            | 7 885  | 6 714 | 7 008                            | 6 391 | 5 219 |
| DB-Bus .....                                                                                                                                                                                                                                                                   | 180                              | 28     | —      | 30                               | 4      | —     | 10                               | —     | —     |
| Post-Bus .....                                                                                                                                                                                                                                                                 | 299                              | 138    | —      | 181                              | 24     | —     | 81                               | —     | —     |
| zusammen ...                                                                                                                                                                                                                                                                   | 19 355                           | 16 794 | 12 363 | 15 006                           | 12 575 | 8 282 | 11 471                           | 9 132 | 5 231 |
| davon:                                                                                                                                                                                                                                                                         |                                  |        |        |                                  |        |       |                                  |       |       |
| <b>Folgekosten</b><br>durch GVFG-Investitionen<br>(with/without-Vergleich) .....                                                                                                                                                                                               | 645                              | 601    | 518    | 545                              | 501    | 417   | 461                              | 417   | 203   |
| Anteil der Folgekosten an der<br>Gesamtkostenunterdeckung in v. H.                                                                                                                                                                                                             | 3,3                              | 3,6    | 4,2    | 3,6                              | 4,0    | 5,0   | 4,0                              | 4,6   | 3,9   |
| Anteil der Folgekosten an der<br>Kostenunterdeckung in Verkehrsballungsräumen in v. H. ....                                                                                                                                                                                    | 7,1                              | 7,8    | 9,8    | 7,8                              | 8,9    | 13,0  | 8,8                              | 10,6  | 13,8  |

## Anlage 3

**Finanzielle Lasten für die öffentlichen Haushalte aus dem ÖPNV in den Jahren 1979 und 1990**  
(Rechnung einschließlich GVFG-Investitionen)

| Variante<br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br>< |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|

noch Anlage 3

| Variante<br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br>< |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|

noch Anlage 3

| <div><div>Variante</div><div>Räume</div></div>                                                  | 1990                             |        |        |                                  |        |        |                                  |        |       | 1979 <sup>1)</sup> |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------|--------|--------|----------------------------------|--------|--------|----------------------------------|--------|-------|--------------------|
|                                                                                                 | I                                |        |        | II                               |        |        | III                              |        |       |                    |
|                                                                                                 | Personalkosten<br>+ 9 v. H./Jahr |        |        | Personalkosten<br>+ 7 v. H./Jahr |        |        | Personalkosten<br>+ 5 v. H./Jahr |        |       |                    |
|                                                                                                 | Erträge v. H./Jahr               |        |        | Erträge v. H./Jahr               |        |        | Erträge v. H./Jahr               |        |       |                    |
|                                                                                                 | + 5                              | + 7    | + 10   | + 5                              | + 7    | + 10   | + 5                              | + 7    | + 10  |                    |
|                                                                                                 | Mio. DM                          |        |        |                                  |        |        |                                  |        |       |                    |
| <b>Verkehrsballungsräume<br/>und übriges Bundesgebiet</b>                                       |                                  |        |        |                                  |        |        |                                  |        |       |                    |
| <b>Bund:</b>                                                                                    |                                  |        |        |                                  |        |        |                                  |        |       |                    |
| — Fehlbeträge DB, DBP ...                                                                       | 3 895                            | 2 933  | 1 612  | 2 801                            | 2 002  | 1 073  | 1 989                            | 1 214  | 991   | 1 232              |
| — Abgeltung gemäß<br>EG-VO 1191/69 .....                                                        | 6 872                            | 6 904  | 6 887  | 5 913                            | 5 911  | 5 640  | 5 110                            | 5 176  | 4 228 | 2 917              |
| — Gasöl .....                                                                                   |                                  |        |        |                                  |        |        |                                  |        |       | 386                |
| — Ausgleich gemeinwirt-<br>schaftlicher Leistungen<br>nach § 45 a PBefG .....                   | 244                              | 300    | 406    | 244                              | 300    | 406    | 244                              | 300    | 406   | 142                |
| — Minderung der Umsatz-<br>steuer für Verkehrsein-<br>nahmen .....                              | 531                              | 653    | 886    | 531                              | 653    | 886    | 531                              | 653    | 886   | 310                |
| zusammen ...                                                                                    | 11 542                           | 10 790 | 9 791  | 9 489                            | 8 866  | 8 005  | 7 874                            | 7 343  | 6 511 | 4 987              |
| <b>Länder und Gemeinden:</b>                                                                    |                                  |        |        |                                  |        |        |                                  |        |       |                    |
| — Fehlbeträge<br>Kommunale und gemein-<br>wirtschaftliche Betriebe,<br>NE-Bahnen .....          | 8 588                            | 6 957  | 3 863  | 6 293                            | 4 662  | 1 568  | 4 372                            | 2 741  | 12    | 2 606              |
| — Ausgleich gemeinwirt-<br>schaftlicher Leistungen<br>nach § 45 a PBefG bzw.<br>§ 6 a AEG ..... | 916                              | 1 127  | 1 528  | 916                              | 1 127  | 1 528  | 916                              | 1 127  | 1 528 | 536                |
| — Erlaß der Kfz-Steuer<br>im Buslinienverkehr ...                                               | 140                              | 140    | 140    | 140                              | 140    | 140    | 140                              | 140    | 140   | 140                |
| — Minderung der Umsatz-<br>steuer für Verkehrsein-<br>nahmen .....                              | 256                              | 315    | 426    | 256                              | 315    | 426    | 256                              | 315    | 426   | 150                |
| zusammen ...                                                                                    | 9 900                            | 8 539  | 5 957  | 7 605                            | 6 244  | 3 662  | 5 684                            | 4 323  | 2 106 | 3 432              |
| insgesamt ...                                                                                   | 21 442                           | 19 329 | 15 748 | 17 094                           | 15 110 | 11 667 | 13 558                           | 11 666 | 8 617 | 8 419              |

| Investitionszuschüsse 1979                  | Verkehrsballungsräume | Übriges Bundesgebiet | zusammen |
|---------------------------------------------|-----------------------|----------------------|----------|
|                                             | Mio. DM               |                      |          |
| Bund .....                                  | 1 169                 | 82                   | 1 251    |
| Länder und Gemeinden ...                    | 805                   | 57                   | 862      |
| Sonstige Zuschüsse 1979<br>der Länder ..... | 288                   | 20                   | 308      |
| zusammen ...                                | 2 262                 | 159                  | 2 421    |

<sup>1)</sup> siehe auch Ziffer 1.5

## Anlage 4

## Übersicht über die Entwicklung der finanziellen Belastungen für die öffentlichen Haushalte aus dem ÖPNV

|                                                                             | 1970  | 1974  | 1976  | 1978   | 1979   | 1980   |
|-----------------------------------------------------------------------------|-------|-------|-------|--------|--------|--------|
| <b>A. Bund <sup>1)</sup></b>                                                |       |       |       |        |        |        |
| 1) Finanzhilfen und Investitionszuschüsse nach dem GVFG                     |       |       |       |        |        |        |
| a) Kommunale und private Verkehrsträger sowie NE-Bahnen <sup>2)</sup> ..... | 278   | 671   | 732   | 818    | 930    | 941    |
| b) DB .....                                                                 | 208   | 344   | 267   | 338    | 338    | 403    |
| Zwischensumme 1 .....                                                       | 486   | 1 015 | 999   | 1 156  | 1 268  | 1 344  |
| 2) Erfolgswirksame Leistungen                                               |       |       |       |        |        |        |
| a) SPNV der DB nach VO (EWG) 1191/69 .....                                  | 781   | 2 340 | 2 345 | 2 869  | 2 918  | 2 944  |
| b) Ausbildungsverkehr bei DB und DP .....                                   | —     | —     | —     | 135    | 142    | 191    |
| c) Gasölbetriebsbeihilfen .....                                             | 105   | 440   | 556   | 544    | 562    | 568    |
| d) Mindereinnahmen aus Ermäßigung der Umsatzsteuer <sup>3)</sup> .....      | 168   | 190   | 235   | 270    | 315    | 340    |
| Zwischensumme 2 .....                                                       | 1 054 | 2 970 | 3 136 | 3 818  | 3 937  | 4 043  |
| 3) Ausgleich der Fehlbeträge                                                |       |       |       |        |        |        |
| a) SPNV der DB .....                                                        | 1 019 | 1 225 | 1 508 | 1 355  | 1 124  | 1 378  |
| b) Bahnbusverkehr .....                                                     | —     | 7     | —     | —      | —      | —      |
| c) Postreisedienst .....                                                    | 121   | 133   | 132   | 80     | 97     | 97     |
| Zwischensumme 3 .....                                                       | 1 140 | 1 365 | 1 640 | 1 435  | 1 221  | 1 475  |
| Summe 1, 2 und 3 .....                                                      | 2 680 | 5 350 | 5 775 | 6 409  | 6 426  | 6 862  |
| <b>B. Länder und Gemeinden</b> .....                                        | 1 321 | 2 656 | 3 800 | 4 248  | 4 539  | 4 929  |
| <b>C. Insgesamt</b> .....                                                   | 4 001 | 8 006 | 9 575 | 10 657 | 10 965 | 11 791 |

<sup>1)</sup> siehe auch Ziffer 1.5<sup>2)</sup> zuzüglich Kapitalsdienst<sup>3)</sup> Schätzungen

Daten aus Erfassungsbögen für Leistungen des ÖPNV;

Zahlen nicht voll vergleichbar mit WIBERA-Daten in Anlage 3.

## Anlage 5

Vergleich der Rechenvarianten mit der tatsächlichen Entwicklung des Schienenpersonennahverkehrs und den kommunalen, gemischtwirtschaftlichen Unternehmen sowie der NE-Bahnen 1973 bis 1979  
in v. H./Jahr

|                            | Varianten 1979/90 |   |    |     |   |    |     |   |    | Entwicklung<br>1973 bis 1979 |
|----------------------------|-------------------|---|----|-----|---|----|-----|---|----|------------------------------|
|                            | I                 |   |    | II  |   |    | III |   |    |                              |
| Personalkosten . . . . .   | 9,0               |   |    | 7,0 |   |    | 5,0 |   |    | 5,1                          |
| Sachkosten . . . . .       | 5,0               |   |    | 4,5 |   |    | 4,0 |   |    | 6,0                          |
| Kapitalkosten . . . . .    | 4,7               |   |    | 4,7 |   |    | 4,7 |   |    | 10,4                         |
| Gesamtkosten . . . . .     | 7,7               |   |    | 6,2 |   |    | 4,7 |   |    | 5,9                          |
| Eigene Einnahmen . . . . . | 5                 | 7 | 10 | 5   | 7 | 10 | 5   | 7 | 10 | 4,6                          |