

Antwort

der Bundesregierung

auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Horst Friedrich (Bayreuth), Joachim Günther (Plauen), Eberhard Otto (Godern), weiterer Abgeordneter und der Fraktion der FDP
– Drucksache 15/594 –

Verordnung über den Ausgleich gemeinwirtschaftlicher Leistungen im Straßenpersonenverkehr

Vorbemerkung der Fragesteller

In der Änderungsverordnung vom 25. November 2002 (BGBl. I S. 4450) zum Ausgleich gemeinwirtschaftlicher Leistungen im Straßenpersonenverkehr (PBefAusglV) wurde den Landesbehörden die Möglichkeit eingeräumt, die Ausgleichszahlungen im Ausbildungsverkehr zu verringern. Seit dem 1. Januar 2003 liegt es im Ermessen der Ausgleichsbehörden, von der in der PBefAusglV genannten Anzahl der anrechenbaren Gültigkeitstage – höchstens 6 Tage je Woche, 26 Tage je Monat und 240 Tage je Jahr – nach unten abzuweichen.

1. Sind Auswirkungen seit dem In-Kraft-Treten der Änderungsverordnung zu beobachten, und wenn ja, welche?

Nach der Neuregelung (§ 3 Abs. 2 Satz 3 PBefAusglV) können die Ausgleichsbehörden von den pauschal festgelegten Gültigkeitstagen abweichen soweit Fahrplanangebote nicht vorhanden sind oder tarifliche Einschränkungen bestehen oder nur ausbildungsnotwendige Tage berücksichtigt werden sollen. Während die beiden ersten Voraussetzungen der bisherigen Praxis entsprechen und lediglich der rechtlichen Klarstellung dienen, handelt es sich bei der dritten Alternative um eine materielle Rechtsänderung, nachdem das Bundesverwaltungsgericht mit seinem Urteil vom 7. September 2000 entschieden hatte, dass die geltenden Vorschriften eine Beschränkung der Gültigkeitstage unter dieser Voraussetzung nicht zulassen. Bis zu diesem Urteil wurden nach Kenntnis der Bundesregierung in den Ländern Brandenburg, Rheinland-Pfalz und Schleswig-Holstein der dritten Alternative entsprechende Berechnungsverfahren angewandt.

Für den Vollzug der Ausgleichsvorschriften sind die Länder zuständig. Nach Kenntnis der Bundesregierung wurde das Berechnungsverfahren im Sinne der dritten Alternative bisher nur in den Ländern Brandenburg und Schleswig-Holstein erneut eingeführt. Konkrete Auswirkungen sind dort noch nicht beobachtet worden. Dies wird zum Teil darauf zurückgeführt, dass die finanziellen Auswirkungen für die Verkehrsunternehmen erst im nächsten Jahr eintreten, wenn die Ausgleichsansprüche für das Jahr 2003 abgerechnet werden.

2. Zeigen sich negative Auswirkungen, wie z. B. mehr „Schwarzfahrer“ oder eine geringere Frequentierung des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV)?

Hierüber liegen noch keine Erkenntnisse vor. Nach Einschätzung der Bundesregierung werden sich die Auswirkungen auf den öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) erst dann beurteilen lassen, wenn Verkehrsunternehmen und Aufgabenträger sich auf die neue Rechtslage eingestellt haben (siehe Antwort zu Frage 3).

3. Welche Konsequenzen ergeben sich für den betroffenen Personenkreis?

Ob und ggf. welche Konsequenzen sich ergeben, hängt ab von der Ausgestaltung durch die Länder, die Aufgabenträger für den ÖPNV und die Verkehrsunternehmen. Erfahrungen hierzu liegen aus den Ländern Brandenburg und Schleswig-Holstein noch nicht vor.

4. Sind schon Reaktionen betroffener Personenkreise bekannt und wenn ja, welche?

In den beiden betroffenen Ländern sind noch keine Reaktionen von Schülern oder anderen Auszubildenden bekannt geworden.