

Unterrichtung

durch die Bundesregierung

Bericht der Bundesregierung 1991 über die Entwicklung der Kostenunterdeckung im öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV)

Inhaltsverzeichnis

	Seite
1. Auftrag	3
2. Kostenunterdeckung im öffentlichen Personennahverkehr	3
2.1 Begriffsbestimmungen und Rechenverfahren	3
2.2.1 Entwicklung der Kostenunterdeckung im ÖPNV 1983 bis 1988 ...	4
2.2.2 Kostenunterdeckung — weitere Entwicklung	5
2.3 Verkehrsverbünde	5
2.4 Folgekosten aus GVFG-Investitionen	5
3. Finanzleistungen der öffentlichen Hand für den ÖPNV in den Jahren 1983 und 1988	5
4. Abbau finanzieller Lasten der öffentlichen Haushalte durch neue Technologien	6
5. Zusammenfassung und Schlußfolgerungen	6
6. Ziele und Maßnahmen der Bundesregierung zum ÖPNV	7
6.1 Ausgangslage	7
6.2 ÖPNV im ländlichen Raum — Modellversuche	7
6.3 Regionalisierung des ÖPNV	8
6.4 Neuregelung der Ausgleichsleistungen	8

Verzeichnis der Anlagen

		Seite
1	Verfahren zur Ermittlung der Kostenunterdeckung und der finanziellen Leistungen der öffentlichen Hand für den ÖPNV	9
2	Kostenunterdeckung im ÖPNV in den Jahren 1983 und 1988 in räumlicher Verteilung und nach Verkehrszweigen	10
3	Kosten und Erträge aller Unternehmensgruppen im Jahre 1988 ...	11
4	Ermittlung der Kostenunterdeckung der kommunalen und gemischtwirtschaftlichen Unternehmen durch Verrechnung von Überschüssen im Querverbund	11
5a	Finanzleistungen der öffentlichen Hand für den ÖPNV in den Jahren 1988 und 1983 nach Art und Herkunft	12
5b	Finanzleistungen der öffentlichen Hand für den ÖPNV im Jahre 1988 nach Art, Herkunft und Raumtypen	14

Bericht der Bundesregierung 1991 über die Entwicklung der Kostenunterdeckung im öffentlichen Personennahverkehr

1. Auftrag

Der Deutsche Bundestag hat mit Beschluß vom 10. Juni 1976 die Bundesregierung aufgefordert, in regelmäßigen Abständen von fünf Jahren über die Entwicklung der Kostenunterdeckung im öffentlichen Personennahverkehr zu berichten. Dem Beschluß lag der Bericht und Antrag des Ausschusses für Verkehr und für das Post- und Fernmeldewesen (Drucksache 7/5242) zugrunde. Die Bundesregierung hat am 12. Januar 1976 (Drucksache 7/4556), am 17. Mai 1982 (Drucksache 9/1658) und zuletzt am 23. Dezember 1986 (Drucksache 10/6773) über die Entwicklung der Kostenunterdeckung berichtet.

Für den im Jahr 1991 fälligen Bericht wurden insbesondere folgende Fragen untersucht:

1. Wie hat sich die Kostenunterdeckung 1988 im Vergleich zu 1983 entwickelt?
2. Wie verteilen sich Kostenunterdeckung und die aus öffentlichen Haushalten jeweils zu finanzierenden Ausgleichsleistungen an Nahverkehrsunternehmen räumlich auf Ballungsgebiete und Nichtballungsgebiete?
3. Zeichnet sich die Anwendung neuer Technologien im Personennahverkehr ab, mit denen die fortdauernden Folgekosten (Kostenunterdeckung) des Nahverkehrs für die öffentlichen Haushalte wesentlich reduziert oder abgebaut werden könnten?

Die im Folgekostenbericht 1986 (Drucksache 10/6773) für 1983 genannten Zahlen sind für den vorliegenden Bericht vor allem wegen der zusätzlich durch das Ifo-Institut auf verschiedenen Ebenen detailliert erfaßten Finanzströme der finanziellen Leistungen der öffentlichen Hand für den ÖPNV und der nachträglichen Einbeziehung von Daten der Privatunternehmen auch für das Jahr 1983 mit den in diesem Bericht für 1983 angegebenen Zahlen nur bedingt vergleichbar.

2. Kostenunterdeckung im öffentlichen Personennahverkehr

2.1 Begriffsbestimmungen und Rechenverfahren

Den Ermittlungen der Kostenunterdeckung 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 Nahverkehr der DB in Nahverkehrszügen (S-Bahn und S-Bahn-ähnliche Verkehre, City-Bahn, Eilzüge und Regionalbahn),
- im Schienenpersonennahverkehr der Nichtbundeseigenen Eisenbahnen (NE-Bahnen).

— Kostenunterdeckung

= Differenz zwischen Kosten und Nahverkehrserträgen der Verkehrsunternehmen.

— Finanzielle Lasten für die öffentlichen Haushalte aus dem ÖPNV

= Ausgleich der Kostenunterdeckung und Abgeltungszahlungen durch die öffentlichen Haushalte, Mindereinnahmen der öffentlichen Haushalte aufgrund steuerlicher Vergünstigungen sowie Investitionshilfen.

Für den vorliegenden Bericht waren umfangreiche Erhebungen bei den Verkehrsunternehmen sowie bei den öffentlichen Händen sowie Rechnungen mit EDV-Einsatz erforderlich. Der Bundesminister für Verkehr wurde dabei von der WIBERA Wirtschaftsberatung AG sowie vom Ifo-Institut für Wirtschaftsforschung unterstützt. Zur Ermittlung der Kostenunterdeckung der öffentlichen Nahverkehrsunternehmen standen Kosten-, Ertrags-, Leistungs- und Mengengrößen für das Jahr 1988 zur Verfügung. Sie entsprechen inhaltlich den Angaben der vorangegangenen Untersuchungen.

Dieser Bericht unterscheidet wie bisher zwischen elf Verkehrsballungsräumen und dem übrigen Bundesgebiet. Die elf Verkehrsballungsräume sind

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

Die Abgrenzung der Räume blieb gegenüber den früheren Berichten im wesentlichen unverändert. Sie sind nicht identisch mit den Verkehrsverbänden.

Weitere Einzelheiten zur Ermittlung der Kostenunterdeckung und der finanziellen Leistungen der öffentlichen Hand für den ÖPNV sowie die Herkunft der Daten sind der *Anlage 1* zu entnehmen.

2.2.1 Entwicklung der Kostenunterdeckung im ÖPNV von 1983 bis 1988

Anlaß für den Beschluß des Deutschen Bundestages vom 10. Juni 1976, die Bundesregierung zur regelmäßigen Berichterstattung über die Entwicklung der Kostenunterdeckung im ÖPNV aufzufordern (Drucksachen 7/5442 und 7/4556) war die Sorge, die Defizite könnten sich zu einer kaum mehr finanzierbaren Höhe steigern. Der vorliegende Bericht bietet die Gelegenheit, die inzwischen eingetretene Entwicklung der Kostenunterdeckung im ÖPNV darzustellen. Da neuere Daten in ausreichendem Umfang nicht zur

Verfügung standen, wurde dieser Bericht auf der Grundlage der Daten für das Jahr 1988 erstellt.

Für das Jahr 1988 wird die Kostenunterdeckung im gesamten ÖPNV unter Berücksichtigung der öffentlichen Leistungen auf 4 359 Mio. DM beziffert. Davon entfallen 3 156 Mio. DM auf die kommunalen und gemischtwirtschaftlichen Unternehmen sowie NE-Bahnen und 1 285 Mio. DM auf den Schienenpersonennahverkehr der DB — davon 987 Mio. DM auf Gebiete außerhalb der Verkehrsballungsräume. Die Bundesbusdienste verzeichneten 1988 einen Überschuß von 117 Mio. DM, die Privatunternehmen einen Fehlbetrag von 35 Mio. DM.

Seit der Vorlage des Folgekostenberichts 1986 (Drucksache 10/6773) hat sich die Kostenunterdeckung im ÖPNV bis 1988 wie folgt entwickelt (Tabelle 1):

Tabelle 1

Alle Verkehrsträger — Erträge einschließlich Ertragszuschüsse der öffentlichen Hand —

	1983 ¹⁾	1988 ¹⁾	Veränderung 1983/1988	
	Mio. DM		%	
Kosten	17 876,0	19 168,4	+1 292,4	+7,2
Erträge ²⁾	13 848,8	14 809,9	+ 961,1	+6,9
Kostenunterdeckung	4 027,2	4 358,5	+ 331,3	+8,2
Kostendeckungsgrad	77,5 %	77,3 %	.	.

¹⁾ einschließlich Privatunternehmen

²⁾ davon Ertragszuschüsse nach VO (EWG) Nr. 1191/69

1983 = 3 314,5 Mio. DM

1988 = 3 334,5 Mio. DM

Gegenüber 1983 stiegen 1988 die Kosten um 7,2%, die Erträge einschließlich der Ertragszuschüsse der öffentlichen Hand um 6,9%, so daß sich der Kostendeckungsgrad 1983 gegenüber 1988 nur geringfügig veränderte. Die Kostenunterdeckung in diesem Zeitraum stieg — in absoluten Zahlen — um rd. 300 Mio. DM an. Damit wird der seit 1979 beobachtete Trend bestätigt, nach dem beim Kostendeckungsgrad im ÖPNV größere Schwankungen nicht mehr registriert werden.

Die Gegenüberstellung von Kosten und Erträgen (einschl. Ertragszuschüsse der öffentlichen Hand) ergibt für das Jahr 1988 einen Kostendeckungsgrad von 77,3%. Bei Ansatz nur der Fahrgeldeinnahmen und sonstigen betrieblichen Erträge ergibt sich ein Kostendeckungsgrad von 49,3%. In den Unternehmensrechnungen sind Leistungen der öffentlichen Hand in Höhe von 5 367,3 Mio. DM enthalten (s. *Anlage 3*).

Die unterschiedliche Entwicklung der Kostenunterdeckung in den Verkehrsballungsräumen und dem übrigen Bundesgebiet ist in der Tabelle 2 dargestellt.

Bei der Beurteilung der Entwicklung in den Verkehrsballungsräumen und dem übrigen Bundesgebiet ist zu berücksichtigen, daß von den öffentlichen Verkehrsunternehmen rd. 43% ihrer Verkehrsleistung in Ballungsräumen erbracht werden. In den Verkehrsballungsräumen hat die Verkehrsleistung in Personenkilometern in den Jahren 1983 bis 1988 um 6,2% zugenommen, während sie im übrigen Bundesgebiet um 18,2% zurückging. Bei den kommunalen und gemischtwirtschaftlichen Unternehmen hat sich die Kostendeckung von 1983 bis 1988 leicht verbessert. Dies ist vor allem darauf zurückzuführen, daß die Erträge die Kostensteigerung von 14,5% voll kompensieren konnten; die Leistungen der öffentlichen Kassen — insbesondere Ausgleichsleistungen von Bund und Ländern nach § 45a des Personenbeförde-

Kostenunterdeckung im ÖPNV in räumlicher Verteilung

	1983	1988	Veränderung
	Mio. DM		
Verkehrsballungsräume	2 608,9	2 493,8	- 115,1
Übriges Bundesgebiet	1 418,3	1 864,7	446,4
Zusammen	4 027,2	4 358,5	331,3

Eine weitergehende Aufgliederung enthält die Anlage 2.

rungsgesetzes und § 62 des Schwerbehindertengesetzes — haben ganz wesentlich zu diesem Ergebnis beigetragen.

Erstmals werden in diesen Bericht auch Daten über Kosten, Erträge und Verkehrsleistung der Privatunternehmen aufgenommen. Da die Erhebungsbasis für diesen Bereich allerdings verhältnismäßig schmal ist, sind die Werte mit Unsicherheiten behaftet.

Bei den privaten Unternehmen hat der freigestellte Schülerverkehr einen sehr hohen Anteil am Gesamtverkehr. Infolgedessen ist diese Unternehmensgruppe von den rückläufigen Schülerzahlen besonders stark betroffen. Hinzu kommt, daß im Rahmen von ÖPNV-Neuordnungsmaßnahmen sowohl Sonderformen des Linienverkehrs als auch freigestellte Schülerverkehre in allgemeine Linienverkehre integriert wurden (beispielsweise beim Nahverkehrsmodell Hohenlohe) und möglicherweise sich auch in größerem Umfang private Unternehmen aus wirtschaftlichen Gründen aus dem ÖPNV zurückgezogen haben bzw. diesen nur noch im Auftrage Dritter, aber nicht mehr in eigenem Namen durchführen. Schließlich ist noch darauf hinzuweisen, daß die privaten Unternehmen ihre Verkehrsleistungen überwiegend außerhalb der Ballungsräume erbringen.

Im Gegensatz zur geringfügigen Veränderung der Kostenunterdeckung im gesamten ÖPNV ist die Kostenunterdeckung im Schienenpersonennahverkehr der DB weiter angestiegen. Nach wie vor entfallen rd. zwei Drittel der Unterdeckung auf die Gebiete außerhalb der Verkehrsballungsräume, obwohl hier nur rd. 43 % der Verkehrsleistung des Schienenpersonennahverkehrs erbracht werden.

2.2.2 Kostenunterdeckung — weitere Entwicklung

Die für die früheren Folgekostenberichte durchgeführten Modellrechnungen mit alternativ angesetzten Kosten- und Ertragssteigerungen wurden nicht weitergeführt, weil sie in ihrer Aussagekraft zu unsicher waren. Die weitere Entwicklung läßt eine Stabilisierung des Kostendeckungsgrades erwarten, sofern alle mit dem öffentlichen Personennahverkehr befaßten Gremien auch weiterhin in gleicher Konsequenz Kosten und Erträge sorgfältig unter Kontrolle halten und gebotene Rationalisierungsmöglichkeiten aus-schöpfen.

2.3 Verkehrsverbünde

In den Räumen Hamburg, Hannover, München, Frankfurt/am Main, Stuttgart, Rhein-Ruhr, Bremen, Rhein-Sieg und Nürnberg haben sich im Berichtszeitraum oder früher ÖPNV-Unternehmen zu „Verkehrsverbänden“ unter Beteiligung des Schienenverkehrs der DB zusammengeschlossen. Auch in anderen Verkehrs-räumen bestehen „Verkehrsverbände“ oder verbundähnliche Kooperationen zwischen ÖPNV-Unternehmen.

2.4 Folgekosten aus GVFG-Investitionen

Zwischen 1967 und 1988 hat der Bund den ÖPNV mit Finanzhilfen nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz in Höhe von rd. 23 Mrd. DM gefördert. Damit waren Investitionen in Höhe von rd. 42 Mrd. DM möglich. Diese Investitionen betrafen den Bau oder Ausbau von Verkehrswegen, aber auch von Betriebshöfen und Werkstätten; 1988 wurde der Förderkatalog um die Beschaffung von Standard-Linien- und -Gelenk-Omnibussen erweitert.

Durch die Inbetriebnahme neuer Strecken entstehen den Verkehrsbetrieben neue Kosten; gleichzeitig erzielen die Unternehmen durch die damit verbundenen Angebotsverbesserungen zusätzliche Einnahmen. Auf eine besondere Betrachtung des Teils der Kostenunterdeckung, der auf GVFG-Investitionen zurückzuführen ist, wurde in diesem Bericht verzichtet, weil ihm in den vergangenen Berichten im Verhältnis zur Gesamtunterdeckung nur ein sehr geringes Gewicht zukam (z. B. Bericht 1983 = 3,1 % der gesamten Kostenunterdeckung).

3. Finanzleistungen der öffentlichen Hand für den ÖPNV in den Jahren 1983 und 1988

Die finanzielle Gesamtbelastung der öffentlichen Hände durch den ÖPNV ergibt sich aus Tabelle 3.

Die Darstellung der vom Ifo-Institut ermittelten Werte zeigt, daß die Leistungen des Bundes für den ÖPNV sowohl im Jahr 1983 als auch im Jahr 1988 höher sind als sämtliche Leistungen von Ländern und Gemeinden zusammen.

Tabelle 3

Finanzleistung der öffentlichen Hand für den ÖPNV in den Jahren 1983 und 1988*)

Finanzleistungsart	1983 (Mio. DM)				1988 (Mio. DM)			
	Bund	Länder	Gemeinden	Zusammen	Bund	Länder	Gemeinden	Zusammen
Investitionen	1 444,5	841,6	454,8	2 740,9	1 518,9	882,8	460,5	2 862,2
Sonstige Förderung	0,3	198,7	—	199,0	2,4	241,6	—	244,0
Steuererleichterungen	475,7	339,0	—	814,7	280,0	300,0	—	580,0
Ausgleichszahlung Schienenpersonennahverkehr der DB	3 314,5	—	—	3 314,5	3 334,5	—	—	3 334,5
Defizitausgleiche für ÖPNV-Betriebe	872,6	—	2 951,7	3 824,3	1 285,0	—	2 847,3	4 132,3
Ausgleichszahlungen nach § 45a PBefG bzw. § 6a AEG	166,0	632,8	—	798,8	282,0	854,5	—	1 136,5
Schülerbeförderung	—	1 733,4	371,2	2 104,6	—	1 791,3	415,5	2 206,8
Schwerbehindertenbeförderung	266,5	251,6	—	518,1	253,6	454,6	—	708,2
Insgesamt	6 540,1	3 997,1	3 777,7	14 314,9	6 956,4	4 524,8	3 723,3	15 204,5
<i>nachrichtlich:</i> zusätzlich dem ÖPNV anteilig zurechenbar	2 365,1	42,7	0,6	2 408,4	2 071,6	30,2	0,4	2 102,2
Gesamtbelastung der öffentlichen Haushalte (Bund, Länder und Gemeinden)	8 905,2	4 039,8	3 778,3	16 723,3	9 028,0	4 555,0	3 723,7	17 306,7

*) Einzelheiten siehe Anlagen 5a) und 5b).

4. Abbau finanzieller Lasten der öffentlichen Haushalte durch neue Technologien

Neue Technologien können zur Verbesserung des Leistungsangebotes und zu einer Rationalisierung im ÖPNV führen. Hierzu zählt vor allem der Einsatz von Elektronik auf den verschiedensten Gebieten. Weitere Maßnahmen sind Standardisierung und Leichtbauweise von Nahverkehrsfahrzeugen, die Energierückgewinnung und die Einrichtung von Betriebsleistungssystemen. Aber auch der Einsatz von neuen Informations- und Kommunikationstechnologien zur Automatisierung der Betriebsvorbereitung und der Betriebsdurchführung macht Kosteneinsparungen möglich. Auch können solche Maßnahmen Wettbewerbsfähigkeit und Attraktivität steigern, was wiederum zu Mehreinnahmen führen kann. Zunächst führen jedoch insbesondere die nachrichtentechnischen Einrichtungen mit vergleichsweise kurzen Lebenszeiten zu höheren Kosten, so daß der Einsatz nur dort gerechtfertigt ist, wo diesen höheren Kosten auch entsprechende Einsparungen oder höhere Erträge gegenüberstehen.

Neuartige Nahverkehrssysteme, z. B. H-Bahn und M-Bahn dürften weniger zu einer Entlastung der öffentlichen Haushalte beitragen als die vom Bund finanzierten bzw. geförderten Modellvorhaben, deren Ziel in erster Linie die Untersuchung einer bedarfsgerechten Abstimmung verschiedener Verkehrsangebote ist. Untersuchungen in den Modellräumen Saarland, Tübingen, Wunsiedel und Hohenlohe sind inzwischen abgeschlossen; die Untersuchung im Raum Lippe wird voraussichtlich 1992 fertiggestellt. Neben diesen größeren Modellversuchen beteiligt sich der Bund an der Untersuchung eines Anruf-Nahverkehrs-Dienstes (ANDI) im Landkreis Daun, mit dem nachgewiesen werden soll, daß die Ziele der öffentlichen Haushalte und Verbesserung der öffentlichen Nahverkehrsbedienung im ländlichen Raum sich nicht ausschließen müssen.

5. Zusammenfassung und Schlußfolgerungen

Die Entwicklung der Kostenunterdeckung seit 1983 zeigt, daß diese zwar insgesamt nahezu unverändert geblieben ist, daß der Verbesserung der Kostendeck-

kung in den Verkehrsballungsräumen jedoch eine weitere Erhöhung der Kostenunterdeckung im übrigen Bundesgebiet gegenübersteht. Einzelheiten über die unterschiedliche Entwicklung der Kostenunterdeckung im ÖPNV innerhalb der einzelnen Verkehrs-räume und Verkehrszweige sind in Anlage 2 dargestellt.

Die Gesamtbelastung der öffentlichen Haushalte für den ÖPNV hat sich zwischen 1988 gegenüber 1983 um 3,5 % erhöht.

Die Rahmenbedingungen für den ÖPNV haben sich weiter verschlechtert, insbesondere infolge einer noch immer wachsenden Motorisierung. Das bedeutet, daß weiterhin alle Anstrengungen unternommen werden müssen, um im ÖPNV

- das Angebot nachfrageorientiert zu verbessern,
- den Kostenanstieg zu begrenzen,
- die Erträge zu steigern und
- die finanziellen Lasten der öffentlichen Haushalte in vertretbaren Grenzen zu halten.

6. Ziele und Maßnahmen der Bundesregierung zum ÖPNV

6.1 Ausgangslage

Die Nachfrage nach ÖPNV-Leistungen wird sich in den kommenden Jahren in den neuen Bundesländern und auf dem Gebiet der Bundesrepublik Deutschland vor der Wiedervereinigung voraussichtlich unterschiedlich entwickeln. Der ÖPNV auf dem Gebiet der ehemaligen DDR hatte in der Vergangenheit aufgrund weitgehend fehlender Pkw-Alternativen größeres Gewicht bei der Befriedigung der Mobilitätsbedürfnisse. Die Verkehrsteilung zwischen ÖPNV und Individualverkehr lag dort bei 52:48. In den alten Bundesländern liegt die Verkehrsteilung ÖPNV: Individualverkehr bei 17:83. Die Pkw-Dichte im Beitrittsgebiet lag 1989 bei 238 Pkw je 1 000 Einwohner. In den alten Bundesländern liegt dieser Wert bei 500 Pkw je 1 000 Einwohner.

Der ÖPNV in den neuen Bundesländern befindet sich derzeit in einer Phase der Umstrukturierung. Die Treuhandanstalt ist u. a. mit der Aufgabe betraut, die Nahverkehrsbetriebe aus den ehemals staatlichen Kraftverkehrsbetrieben herauszulösen und den Landkreisen und kreisfreien Städten anschließend unentgeltlich zu übertragen. Die zunehmende Motorisierung wird nicht ohne Einfluß auf die künftige Entwicklung des ÖPNV bleiben.

Auswirkungen des Anpassungsprozesses und Entwicklung des ÖPNV sind derzeit noch nicht zu übersehen. In den neuen Bundesländern dürfte insgesamt ein erheblicher Nachfragerückgang nach ÖPNV-Leistungen eintreten. Auch auf dem Gebiet der alten Bundesrepublik Deutschland dürfte die Nachfrage im ÖPNV in den kommenden Jahren beeinflußt werden durch

- weiter zunehmende Motorisierung,
- Zunahme des Seniorenanteils am Pkw-Verkehr,
- weitere Veränderungen in der Siedlungsstruktur.

Der Nachfragerückgang dürfte aber wesentlich geringer ausfallen als in den neuen Bundesländern. Es wird künftig darauf ankommen, daß die Unternehmen des ÖPNV durch eine aktive und flexible Angebotspolitik noch stärker auf die sich ändernden Marktbedingungen reagieren, um sich ihren Anteil am Verkehrsaufkommen zu sichern. Voraussetzung sind dafür gesunde und leistungsfähige Unternehmen. Bund, Länder und Gemeinden sind — im Rahmen ihrer jeweiligen Zuständigkeit — gefordert, die Leistungsfähigkeit der Betriebe im ÖPNV zu erhalten und zu stärken.

ÖPNV dient auch der Umwelt. Umweltschutz ist ein selbstverständliches Element der Verkehrspolitik, sofern der Begriff nicht mißverstanden wird als Forderung, an und in der Umwelt überhaupt nichts zu beeinflussen und zu verändern. Die Rücksichtnahme auf die Umwelt hat ihren Preis; ihre Erhaltung ist wachsende Anstrengungen wert.

6.2 ÖPNV im ländlichen Raum — Modellversuche

Die ÖPNV-Probleme in ländlich strukturierten Gebieten und Verkehrsballungsräumen haben unterschiedliche Ursachen.

In Verkehrsballungsräumen ist ein hoher ÖPNV-Anteil u. a. aus Gründen des Städtebaus und des Umweltschutzes unabdingbar.

In ländlich strukturierten Räumen bestehen eine hohe Motorisierung und weniger starke Verkehrsströme als in den Verkehrsballungsräumen. Die Möglichkeiten für ÖPNV-Investitionen in der Fläche sind deshalb begrenzt. Eine Verbesserung des ÖPNV können dort in erster Linie organisatorische Maßnahmen bringen. Der ländliche Raum braucht keine aufwendigen Verkehrsverbünde. Er braucht vielmehr die „maßgeschneiderte“ Kooperation, d. h. Organisationsformen, die die jeweiligen regionalen Bedürfnisse und Besonderheiten berücksichtigen und alle Verkehrsträger gleichermaßen einbeziehen. Die vom Bundesminister für Verkehr geförderten ÖPNV-Modellversuche (Hohenlohe, Lippe, Saarland, Tübingen und Wunsiedel) verdeutlichen dies. Mit ihnen werden praxisorientierte Lösungsansätze aufgezeigt, wie die Zusammenarbeit im ÖPNV, insbesondere zwischen den Verkehrsunternehmen einerseits und den kommunalen Gebietskörperschaften andererseits, gestaltet werden kann und wie die Verkehrsmittel besser aufeinander abgestimmt und kostengünstiger eingesetzt werden können.

Alle Modelle hatten folgende Vorgaben:

- Das Wirtschaftsergebnis der DB soll sich verbessern.
- Der Nahverkehr der DB (Bus und Schiene) ist in regionale Verkehrsoperationen zu integrieren.
- Die kommunale Mitverantwortung im ÖPNV ist zu verankern.
- Es soll keine Dauerbelastung für den Bund entstehen.
- Die Beteiligung des Bundes endet mit Abschluß des Probelaufs.

Mit Ausnahme des Modellversuchs Lippe (voraussichtlich Abschluß 1992) sind alle Modellversuche abgeschlossen. Die Möglichkeiten einer bedarfsgerechteren und damit im allgemeinen kostengünstigeren Nahverkehrsbedienung wurden modellhaft erprobt; die Ergebnisse stehen allen Interessierten zur Verfügung.

Die Vorstellungen der Bundesregierung zum ÖPNV in der Fläche enthält der „Bericht über den öffentlichen Personennahverkehr in der Fläche“ (Drucksache 11/5746 vom 21. November 1989).

6.3 Regionalisierung des ÖPNV

Die Konferenz der Verkehrsminister/-senatoren der Länder vom 16./17. Oktober 1989 hatte eine Regelung über die Finanzierung des ÖPNV sowie eine Klärung der Aufgaben- und Ausgabenverantwortung für den ÖPNV zwischen Bund, Ländern und Kommunen durch eine Änderung des Finanzausgleichs zwischen Bund und Ländern (Kommunen) gefordert. Zur Klärung der Finanzierungs- und Zuständigkeitsfragen war deshalb eine gemeinsame Bund-/Länder-Arbeitsgruppe unter Beteiligung der Finanzressorts eingerichtet worden, deren Bericht vom 19. August 1991 der Verkehrsministerkonferenz am 16./17. Oktober 1991 vorgelegt wurde. Die Länderverkehrsminister akzeptierten grundsätzlich das Ziel einer Regionalisierung des ÖPNV (Begründung einer einheitlichen Aufgaben- und Finanzverantwortung für den Gesamt-ÖPNV einschließlich des Schienenpersonennahverkehrs der Eisenbahnen des Bundes auf kommunaler/regionaler Ebene).

Die Verkehrsminister und -senatoren der Länder verlangen aber:

1. daß durch eine gleichzeitige Änderung der Finanzbeziehungen zwischen Bund und Ländern die Länder/Kommunen einen vollen Ausgleich für die vom Bund übernommenen Lasten erhalten. Der Ausgleich müsse umfassen: die bisher vom Bund für seine Bahnen aufgebrauchten Zuwendungen, den künftigen Mehraufwand (Dynamisierungskosten), die Kosten für bisher unterlassene Investitionen und die Kosten von früher auf die Länder/Kommunen abgewälzten Lasten.

Eine Regionalisierung ohne vollständigen finanziellen Ausgleich würde flächenhaft das „Aus“ für den Schienenpersonennahverkehr bedeuten;

2. daß der Bund bis zu einer Regionalisierung des ÖPNV und einer Änderung der Finanzverfassung weitere Maßnahmen zur Übertragung von ÖPNV-

Zuständigkeiten auf die Länder/Kommunen (kalte Regionalisierung) unterlassen müsse. Dies bedeute auch, daß das Abgeltungssystem nach EG-Recht zumindest bis zur Regionalisierung unverändert bleibe;

3. daß ihnen der Bundesminister für Verkehr rechtzeitig Gelegenheit gibt, ihre Vorstellungen in die Umsetzung der Arbeit der Regierungskommission Bahn einzubringen.

Die Bundesregierung wird die Forderungen der Länder in ihre weiteren Überlegungen zur Regionalisierung des ÖPNV einbeziehen.

Aus der Sicht der Verkehrspolitik des Bundes ist das Ziel der Regionalisierung des ÖPNV, d. h. der Konzentration der Aufgaben- und Ausgabenverantwortung für den ÖPNV in einer Hand auf regionaler (kommunaler) Ebene zu unterstützen, weil eine Entscheidungsfindung vor Ort am ehesten zu sachgerechten Ergebnissen sowie volkswirtschaftlich sinnvollen Einsparungseffekten und Aufgabenverteilungen führt.

6.4 Neuregelung der Ausgleichsleistungen

Die VO (EWG) Nr. 1893/91 vom 20. Juni 1991 bringt erhebliche materielle Änderungen der VO (EWG) Nr. 1191/69 zum 1. Juli 1992 mit unmittelbarer Wirkung in den Mitgliedstaaten. Die Änderungen betreffen den ÖPNV insgesamt. Die Verordnung (EWG) Nr. 1191/69 gilt dann für alle Verkehrsunternehmen, die Verkehrsdienste auf dem Gebiet des Eisenbahn-, Straßen- und Binnenschiffsverkehrs betreiben. Die Verordnung (EWG) Nr. 1191/69 in ihrer bisherigen Fassung ist nur für die in ihrem Artikel 19 Abs. 1 aufgezählten Staatseisenbahnen gültig.

Diese Beschränkung auf die Deutsche Bundesbahn und die Deutsche Reichsbahn entfällt. Den Mitgliedstaaten wird jedoch die Möglichkeit eröffnet, die Unternehmen, deren Tätigkeit *ausschließlich* auf den Betrieb von Stadt-, Vorort- und Regionalverkehrsdiensten beschränkt ist, vom Anwendungsbereich der Verordnung auszunehmen.

Grundsatz der Verordnung:

Gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen sind aufzuheben.

Nur ausnahmsweise — und zwar im Stadt-, Vorort- oder Regionalpersonenverkehr — Beibehaltung von Verpflichtungen „des öffentlichen Dienstes“ oder neue Auflagen.

Die zuständigen Behörden der Mitgliedstaaten, die den Verkehrsunternehmen gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen auferlegen, müssen diese allerdings künftig zu 100 % ausgleichen.

Im öffentlichen Interesse liegende Verkehrsdienste können auch durch vertragliche Vereinbarungen ersetzt werden. Einzelheiten des Verkehrsdienstes sowie der Preis für die vereinbarten Leistungen sind im Vertrag festzulegen.

Die Konsequenzen, die Bund und Länder aus der neuen EG-Regelung ziehen werden, sind in ihrem ganzen Umfang derzeit noch nicht zu übersehen.

Verfahren zur Ermittlung der Kostenunterdeckung und der finanziellen Leistungen der öffentlichen Hand für den ÖPNV

Zur Ermittlung der Kostenunterdeckung wurden die Wert- und Mengendaten für das Jahr 1988 durch die WIBERA AG nach einer einheitlichen Gliederung erfaßt. Zum Zeitpunkt der Datenerfassung im Herbst 1990 lagen erst für das Jahr 1988 Daten in ausreichendem Umfang vor. Für den Schienenverkehr sowie den Busverkehr der Deutschen Bundesbahn lagen auf den ÖPNV abgegrenzte und aufbereitete Kosten-Ertrags- und Leistungsangaben vor, die in die Rechnung übernommen wurden. Sie entsprechen inhaltlich den Angaben der vorangegangenen Untersuchungen.

Die privaten Unternehmen, die erstmals in einer Folgekostenrechnung berücksichtigt wurden, hat die WIBERA AG durch unmittelbare Datenerhebungen bei ausgewählten Unternehmen in die Untersuchung einbezogen. Es wurde darauf geachtet, daß Unternehmen aus allen Bundesländern vertreten sind. Wegen der Vielzahl der privaten Unternehmen, die Linienverkehr betreiben, mußte sich die Datenerhebung auf eine verhältnismäßig kleine Stichprobe beschränken.

Der Anteil der erfaßten kommunalen und gemischt-wirtschaftlichen Unternehmen sowie der nichtbundes-eigenen Eisenbahnen erreicht nahezu 100 %.

Bahnbusverkehre und die Regionalverkehrsgesellschaften des Bundes wurden als Bundesbusdienste zusammengefaßt.

Die finanziellen Leistungen der öffentlichen Hand für den ÖPNV wurden vom Ifo-Institut für Wirtschaftsforschung ermittelt. Das Ifo-Institut wertete dazu grundsätzlich die jeweiligen Haushaltspläne aus. Bei einigen Leistungen, z. B. bei den Ausgleichsleistungen an Verkehrsunternehmen konnte das in den Haushaltsplänen ausgewiesene Volumen infolge von Voraus- oder Nachzahlungen eine nicht unbedeutliche Ungenauigkeit in der periodengerechten Zuordnung

enthalten. Sie wurden mittels Glättungsverfahren schätzungsweise bereinigt.

Die Leistungen der Gemeinden sind wie bei Bund und Ländern zwar ebenfalls in Haushaltsplänen enthalten. Eine Einzelauswertung wäre allerdings zu aufwendig. Das Ifo-Institut griff deshalb auf Materialien des Verbandes öffentlicher Verkehrsbetriebe (jetzt Verband Deutscher Verkehrsunternehmen) zurück, auf dessen Mitgliedsbetriebe der weitaus größte Teil der öffentlichen Leistungen an Verkehrsunternehmen entfällt. Für die anderen kommunalen Leistungen, z. B. für die Investitionsförderung nach dem GVFG wurden vom Ifo-Institut die entsprechenden Verwendungsberichte, für Ausgaben zur Schülerbeförderung die Finanzstatistiken des Statistischen Bundesamtes herangezogen.

Die Finanzleistungen wurden in vier Hauptkategorien differenziert (Anlagen 5a und 5b):

- Direkte Förderung des ÖPNV bzw. der ÖPNV-Unternehmen
- Indirekte Förderung der ÖPNV-Unternehmen durch den Ausgleich struktureller Schwächen
- Indirekte Förderung der ÖPNV-Unternehmen aufgrund anderer Politikbereiche
- Nachrichtlich: Sonstige Leistungen an Verkehrsunternehmen, die dem ÖPNV nur anteilig zugute kommen.

In dieser Kategorisierung kommt die unterschiedliche Qualität der Förderung zum Ausdruck. Die letzte Leistungskategorie, die dem ÖPNV nicht vollständig, sondern nur zu einem gewissen Anteil zugute kommt, umfaßt vor allem Bundesleistungen an die Deutsche Bundesbahn. Der Anteil wurde vom Ifo-Institut mit 29 % angenommen.

Anlage 2

Kostenunterdeckung im ÖPNV in den Jahren 1983 und 1988 in räumlicher Verteilung
und nach Verkehrszweigen

— Erträge einschließlich Ertragszuschüsse der öffentlichen Hand —

	1983	1988	Veränderung 1983/1988
	Mio. DM		
Verkehrsballungsräume			
Kommunale und gemischtwirtschaftliche Unternehmen	2 331,4	2 195,9	-135,5
Nichtbundeseigene Eisenbahnen
Privatunternehmen
DB-Schiene	277,5	297,9	+ 20,4
Bundesbusdienste
Zusammen	2 608,9	2 493,8	-115,1
Übriges Bundesgebiet			
Kommunale und gemischtwirtschaftliche Unternehmen	630,3	651,4	+ 21,1
Nichtbundeseigene Eisenbahnen	183,5	308,2	+124,7
Privatunternehmen	-56,1	35,3	+ 91,4
DB-Schiene	595,1	987,1	+392,0
Bundesbusdienste	65,5	-117,3	-182,8
Zusammen	1 418,3	1 864,7	+446,4
Insgesamt			
Kommunale und gemischtwirtschaftliche Unternehmen	2 961,7	2 847,3 *)	-114,4
Nichtbundeseigene Eisenbahnen	183,5	308,2	+124,7
Privatunternehmen	-56,1	35,3	+ 91,4
DB-Schiene	872,6	1 285,0	+412,4
Bundesbusdienste	65,5	-117,3	-182,8
Zusammen	4 027,2	4 358,5	+331,3

*) Siehe auch Anlage 4.

Anlage 3

Kosten und Erträge aller Unternehmensgruppen im Jahre 1988

	Mio. DM
Gesamtkosten	19 168,4
Gesamterträge	<u>14 809,9</u>
Fehlbetrag	4 358,5
Kostendeckung I	= 77,3 %
Gesamtkosten	19 168,4
Erträge aus Fahrgeldeinnahmen und sonstige betriebliche Erträge	9 442,6
Fehlbetrag	9 725,8
Kostendeckung II	= 49,3 %

Anlage 4

Ermittlung der Kostenunterdeckung der kommunalen und gemischtwirtschaftlichen Unternehmen durch Verrechnung von Überschüssen im Querverbund

	Mio. DM
Jahresfehlbetrag 1988 *)	2 847,3
Davon im Querverbund verrechnet	<u>2 262,0</u> (davon steuerlich wirksam: 1 564,0 Mio. DM)
Es verbleiben:	<u>585,3</u>

*) Siehe auch Anlage 2.

Anlage 5a

Finanzleistungen der öffentlichen Hand für den ÖPNV in den Jahren 1988 und 1983 nach Art und Herkunft

Finanzleistungsart	1988 (Mio. DM)			
	Bund	Länder	Gemeinden	Insgesamt
1.1.1 Investitionen nach dem GVFG	1 471,460	746,307	319,216	2 536,983
1.1.2 Investitionen außerhalb der GVFG-Förderung .	47,425	136,468	141,300	325,193
1.1 Investitionen zusammen	1 518,885	882,775	460,516	2 862,176
1.2.1 Linien- und Fahrzeugförderung	—	6,488	—	6,488
1.2.2 Kooperationsförderung	—	171,655	—	171,655
1.2.3 Erstattung von Fahrgeldausfällen	—	56,526	—	56,526
1.2.4 Zuschüsse zu Modellversuchen, Planungen etc.	2,440	3,726	—	6,166
1.2.5 Sonstige Betriebszuschüsse	—	3,234	—	3,234
1.2 Sonstige direkte Förderung zusammen	2,440	241,629	—	244,069
1. Direkte Förderung zusammen	1 521,325	1 124,404	460,516	3 106,245
2.1.1 Umsatzsteuerermäßigung	280,000	150,000	—	430,000
2.1.2 Kraftfahrzeugsteuerbefreiung	—	150,000	—	150,000
2.1.3 Gasölbetriebsbeihilfe	—	—	—	—
2.1 Steuererleichterungen zusammen	280,000	300,000	—	580,000
2.2 Ausgleichszahlungen für den Schienenperso- nennahverkehr	3 334,500	—	—	3 334,500
2.3 Defizitausgleich für ÖPNV-Betriebe	1 285,000	—	2 847,300	4 132,300
2. Ausgleich struktureller Schwächen zusammen .	4 899,500	300,000	2 847,300	8 046,800
3.1.1 Ausgleichszahlungen nach § 45a PBefG bzw. § 6a AEG	282,000	854,533	—	1 136,533
3.1.2 Kosten der Schülerbeförderung	—	1 791,282	415,541	2 206,823
3.1 Ausbildungsverkehr zusammen	282,000	2 645,815	415,541	3 343,356
3.2 Ausgleichszahlungen zur Schwerbehinderten- förderung	253,555	454,617	—	708,172
3. Leistungen aufgrund anderer Politikbereiche zusammen	535,555	3 100,432	415,541	4 051,528
Insgesamt	6 956,380	4 524,836	3 723,357	15 204,573
<i>nachrichtlich:</i> zusätzlich dem ÖPNV anteilig zurechenbar				
— Investitionszuschüsse	476,731	14,623	—	491,354
— Leistungen nach VO (EWG) Nr. 1192/69 und § 6b AEG	1 310,626	7,178	—	1 317,803
— Übernahme von Zinszahlungen	272,658	—	—	272,685
— Zuschüsse zur Aufrechterhaltung von Strecken ..	11,600	0,982	0,431	13,013
— Sonstige Betriebszuschüsse	—	7,437	—	7,437
Zusammen	2 071,615	30,220	0,431	2 102,266
Gesamtbelastung der öffentlichen Haushalte (Bund, Länder und Gemeinden)	9 027,995	4 555,056	3 723,788	17 306,839

Anlage 5a

1983 (Mio. DM)				1988/1983 (%)			
Bund	Länder	Gemeinden	Insgesamt	Bund	Länder	Gemeinden	Insgesamt
1 373,310	733,139	332,969	2 439,418	7,1	1,8	- 4,1	4,0
71,209	108,488	121,800	301,497	- 33,4	25,8	16,0	7,9
1 444,519	841,627	454,769	2 740,915	5,1	4,9	1,3	4,4
—	2,680	—	2,680	—	142,1	—	142,1
—	162,154	—	162,154	—	5,9	—	5,9
—	21,605	—	21,605	—	161,6	—	161,6
0,325	0,936	—	1,261	650,8	298,1	—	389,0
—	11,318	—	11,318	—	- 71,4	—	- 71,4
0,325	198,693	—	199,018	650,8	21,6	—	22,6
1 444,844	1 040,320	454,769	2 939,933	5,3	8,1	1,3	5,7
351,000	189,000	—	540,000	- 20,2	-20,6	—	- 20,4
—	150,000	—	150,000	—	0,0	—	0,0
124,700	—	—	124,700	-100,0	—	—	-100,0
475,700	339,000	—	814,700	- 41,1	-11,5	—	- 28,8
3 314,500	—	—	3 314,500	0,6	—	—	0,6
872,600	—	2 951,700	3 824,300	47,3	—	- 3,5	8,1
4 662,800	339,000	2 951,700	7 953,500	5,1	-11,5	- 3,5	1,2
166,000	632,795	—	798,795	69,9	35,0	—	42,3
—	1 733,397	371,208	2 104,605	—	3,3	11,9	4,9
166,000	2 366,192	371,208	2 903,400	69,9	11,8	11,9	15,2
266,470	251,555	—	518,025	- 4,8	80,7	—	36,7
432,470	2 617,747	371,208	3 421,425	23,8	18,4	11,9	18,4
6 540,114	3 997,067	3 777,677	14 314,958	+ 6,4	+13,2	- 1,4	+ 6,2
639,856	27,043	—	666,899	- 25,5	-45,9	—	- 26,3
1 233,863	7,200	—	1 241,063	6,2	- 0,3	—	6,2
302,586	—	—	302,586	- 9,9	—	—	- 9,9
13,514	1,740	0,580	15,834	- 14,2	-43,6	-25,6	- 17,8
175,227	6,748	—	181,975	-100,0	10,2	—	- 95,9
2 365,046	42,731	0,580	2 408,357	- 12,4	-29,3	-25,6	- 12,7
8 905,160	4 039,798	3 778,257	16 723,215	+ 1,4	+13,2	- 1,4	+ 6,2

Anlage 5b

Finanzleistungen der öffentlichen Hand für den ÖPNV im Jahre 1988 nach Art, Herkunft und Raumtypen
(in Mio. DM)

Finanzleistungsart	Bund			Länder		
	Ballungs- räume	Fläche	Zusammen	Ballungs- räume	Fläche	Zusammen
1.1.1 Investitionen nach dem GVFG	1 283,357	188,103	1 471,460	693,893	52,414	746,307
1.1.2 Investitionen außerhalb der GVFG- Förderung	41,468	5,957	47,425	135,496	0,972	136,468
1.1 Investitionen zusammen	1 324,825	194,060	1 518,885	892,389	53,386	882,775
1.2.1 Linien- und Fahrzeugförderung . . .	—	—	—	0,452	6,036	6,488
1.2.2 Kooperationsförderung	—	—	—	145,374	26,281	171,655
1.2.3 Erstattung von Fahrgeldausfällen . .	—	—	—	56,526	—	56,526
1.2.4 Zuschüsse zu Modellversuchen, Pla- nungen etc.	—	2,440	2,440	1,404	2,322	3,726
1.2.5 Sonstige Betriebszuschüsse	—	—	—	3,234	—	3,234
1.2 Sonstige direkte Förderung zusam- men	—	2,440	2,440	206,990	34,639	241,629
1. Direkte Förderung zusammen	1 324,825	196,500	1 521,325	1 036,379	88,025	1 124,404
2.1.1 Umsatzsteuerermäßigung	179,380	100,620	280,000	96,096	53,904	150,000
2.1.2 Kraftfahrzeugsteuerbefreiung	—	—	—	49,873	100,127	150,000
2.1.3 Gasölbetriebsbeihilfe	—	—	—	—	—	—
2.1 Steuererleichterungen zusammen . .	179,380	100,620	280,000	145,969	154,031	300,000
2.2 Ausgleichszahlungen für den Schie- nenpersonennahverkehr	1 215,100	2 119,400	3 334,500	—	—	—
2.3 Defizitausgleich für ÖPNV-Betriebe	297,900	987,100	1 285,000	—	—	—
2. Ausgleich struktureller Schwächen zusammen	1 692,380	3 207,120	4 899,500	145,969	154,031	300,000
3.1.1 Ausgleichszahlungen nach § 45 a PBefG bzw. § 6 a AEG	41,970	240,030	282,000	396,567	457,966	854,533
3.1.2 Kosten der Schülerbeförderung . . .	—	—	—	708,381	1 082,901	1 791,282
3.1 Ausbildungsverkehr zusammen . . .	41,970	240,030	282,000	1 104,948	1 540,867	2 645,815
3.2 Ausgleichszahlungen zur Schwer- behindertenförderung	84,011	169,544	253,555	330,471	124,146	454,617
3. Leistungen aufgrund anderer Poli- tikbereiche zusammen	125,981	409,574	535,555	1 435,420	1 665,012	3 100,432
Insgesamt	3 143,186	3 813,194	6 956,380	2 617,768	1 907,068	4 524,836
<i>nachrichtlich:</i> zusätzlich dem ÖPNV anteilig zurechen- bar						
— Investitionszuschüsse	368,093	108,638	476,731	—	14,623	14,623
— Leistungen nach VO (EWG) Nr. 1192/ 69 und § 6 b AEG	1 011,960	298,666	1 310,626	0,287	6,891	7,178
— Übernahme von Zinszahlungen	210,524	62,134	272,658	—	—	—
— Zuschüsse zur Aufrechterhaltung von Strecken	—	11,600	11,600	—	0,982	0,982
— Sonstige Betriebszuschüsse	—	—	—	2,494	4,943	7,437
Zusammen	1 590,577	481,038	2 071,615	2,780	27,440	30,220
Gesamtbelastung der öffentlichen Haus- halte (Bund, Länder und Gemeinden) . . .	4 733,763	4 294,232	9 027,995	2 620,548	1 934,508	4 555,056

Gemeinden			Insgesamt		
Ballungs- räume	Fläche	Zusammen	Ballungs- räume	Fläche	Zusammen
281,115	38,101	319,216	2 258,365	278,618	2 536,983
121,715	19,585	141,300	298,678	26,515	325,193
402,830	57,686	460,516	2 557,043	305,133	2 862,176
—	—	—	0,452	6,036	6,488
—	—	—	145,374	26,281	171,655
—	—	—	56,526	—	56,526
—	—	—	1,404	4,762	6,166
—	—	—	3,234	—	3,234
—	—	—	206,990	37,079	244,069
402,830	57,686	460,516	2 764,033	342,212	3 106,245
—	—	—	275,476	154,524	430,000
—	—	—	49,873	100,127	150,000
—	—	—	—	—	—
—	—	—	325,349	254,651	580,000
—	—	—	1 215,100	2 119,400	3 334,500
2 417,070	430,230	2 847,300	2 714,970	1 417,330	4 132,300
2 417,070	430,230	2 847,300	4 255,419	3 791,381	8 046,800
—	—	—	438,537	697,996	1 136,533
162,269	253,272	415,541	870,650	1 336,173	2 206,823
162,269	253,272	415,541	1 309,187	2 034,169	3 343,356
—	—	—	414,482	293,690	708,172
162,269	253,272	415,541	1 723,669	2 327,859	4 051,528
2 982,169	741,188	3 723,357	8 743,122	6 461,451	15 204,573
—	—	—	368,093	123,261	491,354
—	—	—	1 012,246	305,557	1 317,803
—	—	—	210,524	62,134	272,658
—	0,431	0,431	—	13,013	13,013
—	—	—	2,494	4,943	7,437
—	0,431	0,431	1 593,357	508,909	2 102,266
2 982,169	741,619	3 723,788	10 336,479	6 970,360	17 306,839

