

Kleine Anfrage

**der Abgeordneten Dr. Anton Hofreiter, Winfried Hermann, Peter Hettlich
und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN**

Ausgleichsleistungen im Bereich der Schülerbeförderung

Ausgleichsleistungen für die Beförderung von Schülern im öffentlichen Personennahverkehr nach § 45a des Personenbeförderungsgesetzes (PBefG) sind insbesondere im ländlichen Raum, wo der Schülerverkehr den Hauptteil der Fahrgäste ausmacht, wichtige Einnahmequellen für die Anbieter öffentlicher Verkehrsleistungen, die daher erheblichen Einfluss auf Fahrplan- und Preisgestaltung der Anbieter haben. Bei der Preisgestaltung soll ein Spannungsverhältnis eingehalten werden. Schülerzeitkarten sollen etwa drei Viertel einer Erwachsenenzeitkarte kosten. Der Ausgleich für den Unternehmer errechnet sich aus der Hälfte des Unterschiedes zwischen Sollkosten und Fahrkartenerlös. Die Sollkosten werden nach einem festgelegten Verfahren errechnet und liegen in der Regel über den tatsächlichen Kosten. Da die Sollkosten auch höher liegen als die Einnahmen einer Erwachsenenzeitkarte, erhalten Unternehmer pro Schüler mehr Einnahmen als pro Erwachsenen. Das führt dazu, dass dort, wo Schüler in der Überzahl bei den Fahrgästen sind, das Fahrtenangebot auf sie optimiert wird. Andere Fahrgastgruppen und Fahrgastzwecke werden weiter zurückgedrängt. Die Ausgleichsleistungen für die Beförderung von Schülern sind einer von vielen Finanzierungspfaden des öffentlichen Personennahverkehrs. Seit Einführung des Ausgleichs hat sich die Praxis der Ausgleichsgewährung vom ursprünglich mit der Gewährung verbundenen Zweck zumindest teilweise entfernt. Ziel von Ausgleichsleistungen soll sein, mehr Fahrgäste zu gewinnen. In der Realität hat die Art der Ausgleichsgewährung aber dazu geführt, dass nicht immer die Fahrgastzahl optimiert wurde, sondern der Zugriff auf Ausgleichsleistungen. Dies kann man unter anderem an der laufwegverlängernden Liniengestaltung feststellen. Dass die Ausgleichsgewährung überarbeitungsbedürftig ist, zeigt die teilweise Neuordnung der Finanzierungswege im ÖPNV-Gesetz Brandenburgs. Der Freistaat Bayern plant für das Jahr 2008 eine Reform mit der Zielsetzung, das Abrechnungssystem einfacher und transparenter zu gestalten.

Vor diesem Hintergrund fragen wir die Bundesregierung:

1. Wie beurteilt die Bundesregierung das Ergebnis der Untersuchung „Finanzhilfen für den öffentlichen Straßenpersonenverkehr: Eine Erfolgskontrolle für die Bundesrepublik Deutschland“, die nachgewiesen hat, dass die Erhöhung der Ausgleichsleistungen gemäß § 45a PBefG einen preissenkenden Effekt hat, da die Ausgleichsleistung wegen des Spannungsverhältnisses zwischen Schüler- und Vollzahlerzeitfahrausweisen Auswirkungen auf das gesamte Preisniveau hat?

2. Wie beurteilt die Bundesregierung das Ergebnis der gleichen Untersuchung, die nachgewiesen hat, dass die Senkung der Ausgleichsleistungen gemäß § 45a PBefG einen preissteigernden Effekt hat, da die Ausgleichsleistung wegen des Spannungsverhältnisses zwischen Schüler- und Vollzahlerzeitfahrausweisen Auswirkungen auf das gesamte Preisniveau hat?
3. Wie hat sich der Anteil der Ausgleichsleistungen gemäß § 45a PBefG an den realen Gesamteinnahmen des Linienverkehrs bundesweit und in den einzelnen Bundesländern prozentual und absolut seit Einführung des Ausgleichstatbestandes entwickelt?
4. Wie beurteilt die Bundesregierung die Auffassung, dass von Ausgleichsleistungen gemäß § 45a PBefG falsche Anreize ausgehen, weil der Ausgleichsbetrag gemäß § 45a PBefG die durch eine Preiserhöhung erwirtschafteten Mehreinnahmen um die Hälfte senkt?
5. Wie beurteilt die Bundesregierung die Auffassung, dass Verkehrsunternehmen eher geneigt sein könnten, ihren Umsatz durch das Ausschöpfen von Ausgleichsleistungen bzw. mit dem Drehen an den Stellschrauben des Schülerbeförderungsausgleichs zu erwirtschaften, als kostendeckendere Preise zu verlangen oder andere kostendeckungsgradsteigernde Maßnahmen zu ergreifen?
6. Welche Sollkostensätze wenden die einzelnen Bundesländer beim Ausgleich gemäß § 45a PBefG an?
7. Wie erklärt sich die Bundesregierung die unterschiedliche Höhe der Sollkostensätze in den einzelnen Bundesländern?
8. Sind der Bundesregierung neben dem Bericht des Bayerischen Obersten Rechnungshofes aus dem Jahr 1999, in dem Überförderungen im Bereich des § 45a PBefG um das bis zu Dreizehnfache ermittelt wurden, weitere Berichte von Landesrechnungshöfen zur Ausgleichspraxis der Länder im Bereich des § 45a PBefG mit welchen Ergebnissen bekannt?
9. Wie steht die Bundesregierung zur Einführung einer Rückholklausel für den im SGB IX geregelten Ausgleich für die Beförderung von Schwerbehinderten analog zu der im Gesetzentwurf zur Änderung des Personenbeförderungsgesetzes und des Allgemeinen Eisenbahngesetzes (AEG) (Bundestagsdrucksache 16/1039) vorgesehenen Rückholklausel im PBefG und AEG?
10. Wie steht die Bundesregierung zu dem Vorschlag, auf die gesonderte Ausgleichszahlung gemäß § 45a PBefG zugunsten einer Abgeltung über Verkehrsverträge zwischen Aufgabenträgern und den Verkehrsunternehmen zu verzichten, die dadurch entstehenden Einsparungen der Länder durch Verschiebung des Umsatzsteueranteils zwischen Ländern und dem Bund zu kompensieren und die erhöhten Ausgaben der Aufgabenträger über eine Erhöhung der an die Aufgabenträger weiterzureichenden Regionalisierungsmittel auszugleichen?
11. Welche Bundesländer haben nach Kenntnis der Bundesregierung von der Möglichkeit, die Zahl der schulnotwendigen Tage zu senken, in welchem Umfang Gebrauch gemacht?
12. In welchem Umfang fand eine Evaluation der Ausgleichsgewährung im Bereich der Schülerbeförderung seitens des Bundes statt?
13. Welche Ergebnisse hatte diese Evaluation?

Berlin, den 15. Dezember 2006

Renate Künast, Fritz Kuhn und Fraktion