

Antwort

der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Dr. Anton Hofreiter, Winfried Hermann, Peter Hettlich und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
– Drucksache 16/3920 –**

Ausgleichsleistungen im Bereich der Schülerbeförderung

Vorbemerkung der Fragesteller

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.

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 Vollzählerzeitfahrausweisen Auswirkungen auf das gesamte Preisniveau hat?

Bei der genannten Untersuchung handelt es sich offenbar um eine im Jahr 1998 an der Universität zu Köln vorgelegte Dissertation des Autors Stefan Hinrichs. Nach Auffassung des Autors haben die Ausgleichszahlungen nach § 45a Personenbeförderungsgesetz (PBefG) generell einen preissenkenden Effekt, weil die gesetzlichen Berechnungsvorgaben den Anreiz der Verkehrsunternehmen minderten, Preiserhöhungen im Bereich des Ausbildungsverkehrs vorzunehmen.

Die Bundesregierung hält diese Auffassung für unzutreffend. Zwar führt eine Anhebung der Tarife zu höheren Einnahmen und hierdurch auch zu einer Minderung der Ausgleichszahlungen. Gleichwohl wird im Ergebnis eine Verbesserung der Einnahmensituation erzielt. Die Auffassung des Autors wird auch nicht durch die tatsächliche Entwicklung belegt.

2. Wie beurteilt die Bundesregierung das Ergebnis der gleichen Untersuchung, die nachgewiesen hat, dass die Senkung der Ausgleichsleistungen gemäß § 45a PBefG einen preisteigernden Effekt hat, da die Ausgleichsleistung wegen des Spannungsverhältnisses zwischen Schüler- und Vollzählerzeitfahrausweisen Auswirkungen auf das gesamte Preisniveau hat?

Der Autor der in Frage 1 genannten Untersuchung schlägt vor, den 50-prozentigen Ausgleichssatz bundeseinheitlich zu senken. Dies würde nach seiner Auffassung dazu führen, dass die Verkehrsunternehmen das Preisniveau im Ausbildungsverkehr und wegen des bestehenden Spannungsverhältnisses das gesamte Tarifniveau erhöhen würden.

Nach Auffassung der Bundesregierung ist diese Aussage in ihrer Allgemeinheit nicht zutreffend. Eine Verringerung der Ausgleichszahlungen kann zu unterschiedlichen Reaktionen der Verkehrsunternehmen führen. Möglich wären zum Beispiel auch Kosteneinsparungen und in diesem Zusammenhang (unerwünschte) Einschränkungen des Verkehrsangebotes.

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?

Es wird auf Anlage 1 verwiesen. Ausgewiesen ist der Anteil der Ausgleichszahlungen am Gesamtumsatz. Weitere Differenzierungen – Anteil an den Gesamteinnahmen des Linienverkehrs und Entwicklung in den Ländern – sind zurzeit nicht verfügbar. Seit dem Jahr 2003 werden die Ausgleichszahlungen nicht mehr gesondert erfasst.

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?

Die Bundesregierung hält diese Auffassung für nicht zutreffend. Auf die Antwort zu Frage 1 wird verwiesen.

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?

Die Bundesregierung hält diese Auffassung für nicht zutreffend. Die Unternehmen sind nach § 45a Abs. 1 PBefG verpflichtet, ihre Tarife im Ausbildungsverkehr an die Ertrags- und Kostenlage anzupassen. In der Regel werden die Verkehrsunternehmen aber schon aus eigenem Interesse alle notwendigen Maßnahmen ergreifen, um zu einem möglichst hohen Kostendeckungsgrad zu gelangen (siehe auch Antwort zu Frage 1).

6. Welche Sollkostensätze wenden die einzelnen Bundesländer beim Ausgleich gemäß § 45a PBefG an?

Es wird auf Anlage 2 verwiesen.

7. Wie erklärt sich die Bundesregierung die unterschiedliche Höhe der Sollkostensätze in den einzelnen Bundesländern?

Die Sollkostensätze werden von den Ländern nach den Durchschnittswerten repräsentativer Unternehmen unter Berücksichtigung der regionalen Verhältnisse festgelegt (vgl. § 45a Abs. 2 Satz 2 PBefG). Die Verordnungsermächtigung räumt den Ländern ein weites normgeberisches Ermessen ein, mit dem Vereinfachungen, Typisierungen und Pauschalierungen bei der Festlegung der Kostensätze ermöglicht werden und auch beabsichtigt sind. Ferner variieren zum Beispiel die Personalkosten innerhalb des Bundesgebietes erheblich. Hierdurch kommt es naturgemäß zu unterschiedlichen Definitionen der Sollkostengruppen und unterschiedlichen Kostensätzen für die jeweils betroffenen Unternehmen.

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?

Der Bundesregierung ist dieser Bericht nicht bekannt. Sie hat auch keine Kenntnis über andere Berichte von Landesrechnungshöfen.

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?

Die genannte Rückholklausel wurde vom Deutschen Bundestag mit dem Gesetz zur Änderung personenbeförderungsrechtlicher Vorschriften vom 14. August 2006 (BGBl. I S. 1962) in das PBefG und das Allgemeine Eisenbahngesetz (AEG) eingefügt. Die Voraussetzungen, die Grundlage für diese Regelungen waren, liegen im Bereich der unentgeltlichen Beförderung schwerbehinderter Menschen im öffentlichen Personenverkehr nicht vor. Insbesondere wird der Ausgleich für die Beförderung von Schwerbehinderten nach Sozialgesetzbuch IX (SGB IX) anders als nach dem Personenbeförderungsgesetz auch vom Bund finanziert, sodass hier die Finanzierungsverantwortung nicht allein bei den Ländern liegt.

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?

Für die Bemessung des Ausgleichsanspruchs ist nicht die Form des Verwaltungshandelns (Bescheid oder Vertrag) maßgeblich, sondern welche Berechnungsparameter festgelegt werden. Insoweit ist offen, ob eine Abgeltung durch Verkehrsverträge tatsächlich zu Einsparungen führt. Im Übrigen weist die Bundesregierung darauf hin, dass der Bund seit dem 1. Januar 2007 wegen des in der Antwort zu Frage 9 genannten Änderungsgesetzes keine Kompetenz mehr besitzt, § 45a PBefG zu ändern.

11. Welche Bundesländer haben nach Kenntnis der Bundesregierung von der Möglichkeit, die Zahl der schulnotwendigen Tage zu senken, in welchem Umfang Gebrauch gemacht?

Es wird auf Anlage 3 verwiesen.

12. In welchem Umfang fand eine Evaluation der Ausgleichsgewährung im Bereich der Schülerbeförderung seitens des Bundes statt?
13. Welche Ergebnisse hatte diese Evaluation?

Die Fragen 12 und 13 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Eine Evaluation im Sinne einer wissenschaftlichen Untersuchung ist seitens des Bundes bisher nicht durchgeführt worden.

Anlage 1

VC-Verkehr

Wiesbaden, 10. Januar 2007

**Statistik des öffentlichen Straßenpersonenverkehrs
(mit Omnibussen und Straßenbahnen)**

**Umsatz insgesamt, darunter Abgeltungszahlungen für Schüler, Studenten und
andere Auszubildende nach §45a Personenbeförderungsgesetz 1977 bis 2002 *)**

Jahr	Umsatz insgesamt		dar. Abgeltungszahlungen für den Ausbildungsverkehr		Anteil am Umsatz insg.
	1000 DM	1000 Euro	1000 DM	1000 Euro	%
1977	7.253.960	3.708.891	235.844	120.585	3,25%
1978	7.862.667	4.020.118	379.800	194.189	4,83%
1979	8.627.741	4.411.294	676.990	346.139	7,85%
1980	9.139.807	4.673.109	697.193	356.469	7,63%
1981	9.986.733	5.106.136	805.454	411.822	8,07%
1982	10.426.920	5.331.200	752.882	384.942	7,22%
1983	10.681.889	5.461.563	713.129	364.617	6,68%
1984	10.868.997	5.557.230	897.934	459.106	8,26%
1985	11.155.152	5.703.539	860.715	440.077	7,72%
1986	11.112.842	5.681.906	852.190	435.718	7,67%
1987	11.601.639	5.931.824	1.017.264	520.119	8,77%
1988	11.858.365	6.063.086	1.086.742	555.642	9,16%
1989	12.134.330	6.204.184	1.161.642	593.938	9,57%
1990	12.585.661	6.434.946	1.156.353	591.234	9,19%
1991	14.274.346	7.298.357	1.231.877	629.849	8,63%
1992	15.428.413	7.888.422	1.434.482	733.439	9,30%
1993	16.289.995	8.328.942	1.624.547	830.618	9,97%
1994	16.889.952	8.635.695	1.765.344	902.606	10,45%
1995	17.557.058	8.976.781	1.831.612	936.488	10,43%
1996	17.973.461	9.189.685	1.823.568	932.376	10,15%
1997	18.576.878	9.498.207	1.958.794	1.001.515	10,54%
1998	18.945.249	9.686.552	1.948.919	996.466	10,29%
1999	19.232.502	9.833.422	1.916.889	980.090	9,97%
2000	.	10.192.760	.	1.009.128	9,90%
2001	.	10.587.501	.	1.049.142	9,91%
2002	.	10.764.670	.	1.062.605	9,87%

*) Bis 1990 nur Angaben für das frühere Bundesgebiet.

*) 1977 bis 1999: Umrechnungsfaktor 1 Euro = 1,95583 DM.

*) Umsatz insgesamt: Allgemeiner Linienverkehr, Sonderformen des Linienverkehrs, Abgeltungszahlungen, Gelegenheitsverkehr, Freigestellter Schülerverkehr, Vergütungen für Auftragsfahrten.

Quelle: Statistisches Bundesamt - Fachserie 8, Reihe 3 'Straßenpersonenverkehr'.

Anlage 2

<p>Antworten der Länder (Kurzfassung):</p>	<p>Frage 6: Welche Sollkostensätze wenden die einzelnen Bundesländer beim Ausgleich gemäß §45a PBefG an?</p>
<p>Innenministerium des Landes Baden-Württemberg</p>	<p>0,274 Euro/Personenkilometer (Pkm) für Unternehmen, die Straßenbahnverkehr sowie Orts- und Nachbarortslinienverkehr mit Kraftfahrzeugen betreiben, wenn der Straßenbahnverkehr Grundlage der Nahverkehrsbedienug ist,</p> <p>0,173 Euro/Pkm für Unternehmen, die überwiegend Orts- und Nachbarortslinienverkehr mit Kraftfahrzeugen betreiben,</p> <p>0,157 Euro/Pkm für Unternehmen, die überwiegend sonstigen Linienverkehr mit Kraftfahrzeugen (Überlandlinienverkehr) betreiben, soweit sie nicht unter Nummer 5 fallen,</p> <p>0,305 Euro/Pkm für Schienenverkehre der nichtbundeseigenen Eisenbahnen,</p> <p>0,143 Euro/Pkm für Unternehmen, die überwiegend sonstigen Linienverkehr mit Kraftfahrzeugen (Überlandlinienverkehr) in mindestens fünf Stadt- oder Landkreisen flächenhaft betreiben und dabei mindestens 25 vom Hundert der Verkehrsleistungen als Auftragsverkehre durchführen lassen.</p>
<p>Bayerisches Staatsministerium für Wirtschaft, Infrastruktur, Verkehr und Technologie</p>	<p>0,1958 Euro/Pkm für Unternehmen, die überwiegend Orts- und Nachbarortslinienverkehr mit Straßenbahnen bzw. Busen oder Kraftomnibussen in Gemeinden mit mehr als 100 000 Einwohnern betreiben,</p> <p>0,1728 Euro/Pkm für Unternehmen, die überwiegend Orts- und Nachbarortslinienverkehr mit Kraftomnibussen in Gemeinden mit mehr als 44 000 Einwohnern betreiben,</p> <p>0,1585 Euro/Pkm für Unternehmen, die überwiegend Orts- und Nachbarortslinienverkehr mit Kraftomnibussen in Gemeinden mit bis zu 44 000 Einwohnern betreiben,</p> <p>0,1089 Euro/Pkm für Unternehmen, die überwiegend sonstigen Linienverkehr mit Kraftomnibussen (Überlandlinienverkehr) betreiben.</p>
<p>Senatsverwaltung für Stadtentwicklung Berlin</p>	<p>Der Ausgleich erfolgt seit 2004 auf Grundlage vertraglicher Vereinbarungen zwischen dem Land und den Verkehrsun- ternehmen.</p>
<p>Ministerium für Raumordnung des Landes Brandenburg</p>	<p>Der Ausgleich erfolgt seit 2004 auf Grundlage vertraglicher Vereinbarungen zwischen dem Land und den Verkehrsun- ternehmen.</p>

Anlage 2 (Fortsetzung)

<p>Senator für Bau, Umwelt und Verkehr der Freien Hansestadt Bremen</p>	<p>0,274 Euro/Pkm für Unternehmen mit Straßenbahnen und Bussen, die überwiegend Orts- und Nachbarortslinienverkehr in Städten mit mehr als 400 000 Einwohnern betreiben, 0,271 Euro/Pkm für Unternehmen mit Bussen, die überwiegend Orts- und Nachbarortslinienverkehr in Städten mit mehr als 100 000 Einwohnern betreiben, 0,156 Euro/Pkm für Unternehmen mit Bussen, die überwiegend Orts- und Nachbarortslinienverkehr in Städten mit mehr als 50 000 Einwohnern betreiben, 0,110 Euro/Pkm für alle sonstigen Unternehmen.</p>
<p>Freie und Hansestadt Hamburg, Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt</p>	<p>Der Sollkostensatz beträgt 0,179 Euro/Pkm.</p>
<p>Hessisches Ministerium für Wirtschaft, Verkehr und Landesentwicklung</p>	<p>51,0 Pfennig/Pkm (0,997 Euro/Pkm) für Unternehmen, die überwiegend Orts- und Nachbarortslinienverkehr mit Straßenbahnen und Bussen in Städten mit mehr als 100 000 Einwohnern betreiben, 45,0 Pfennig/Pkm (0,801 Euro/Pkm) für Unternehmen, die überwiegend Orts- und Nachbarortslinienverkehr mit Bussen in Gemeinden mit mehr als 50 000 Einwohnern betreiben, 27,6 Pfennig/Pkm (0,539 Euro/Pkm) für Unternehmen, die überwiegend Orts- und Nachbarortslinienverkehr mit Bussen in Gemeinden mit weniger als 50 000 Einwohnern betreiben, 19,8 Pfennig/Pkm (0,387 Euro/Pkm) für Unternehmen, die überwiegend Überlandlinienverkehr betreiben.</p>
<p>Wirtschaftsministerium des Landes Mecklen- burg-Vorpommern</p>	<p>0,258 Euro/Pkm für Unternehmen, die überwiegend Orts- und Nachbarortslinienverkehr mit Straßenbahnen und Bussen betreiben, 0,223 Euro/Pkm für Unternehmen, die überwiegend Orts- und Nachbarortslinienverkehr mit Kraftomnibussen betreiben, 0,173 Euro/Pkm für Unternehmen, die überwiegend sonstigen Linienverkehr - Überlandlinienverkehr - mit Bussen betreiben.</p>

Anlage 2 (Fortsetzung)

<p>Niedersächsisches Ministerium für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr</p>	<p>0,2265 Euro/Pkm für Unternehmen, die Straßenbahn- und Omnibuslinienverkehr betreiben, wenn der Straßenbahnverkehr zu wesentlichen Teilen auf unabhängigem Bahnkörper und im Tunnelbetrieb durchgeführt wird,</p> <p>0,1856 Euro/Pkm für Unternehmen, die mindestens 80 v. H. ihrer Nutz-Wagenkilometer-Leistungen auf Linien erbringen, a) die im Orts- und Nachbarortsverkehr in einer Stadt mit mehr als 80 000 Einwohnern betrieben werden, b) die mehr als 24 Fahrtenpaare werktäglich von Montag bis Freitag aufweisen und c) bei denen die mittlere Reiseweite 6,4 km nicht übersteigt,</p> <p>0,1324 Euro/Pkm für Unternehmen, die mindestens 50 v. H. ihrer Nutz-Wagenkilometer-Leistungen unter den in Nummer 2 Buchst. a und b genannten Voraussetzungen erbringen,</p> <p>0,1559 Euro/Pkm Unternehmen, die mindestens 50 v. H. ihrer Nutz-Wagenkilometer-Leistungen im Orts- und Nachbarortslinienverkehr in Städten mit mehr als 50 000 Einwohnern erbringen und nicht bereits unter Nummern 1 bis 3 fallen,</p> <p>0,1104 Euro/Pkm alle sonstigen Unternehmen.</p>
<p>Ministerium für Bauen und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen</p>	<p>0,2605 Euro/Pkm für Unternehmen, die überwiegend Orts- und Nachbarortslinienverkehr mit Straßenbahnen oder Omnibussen und Omnibussen betreiben,</p> <p>0,2036 Euro/Pkm für Unternehmen, die überwiegend Orts- und Nachbarortslinienverkehr mit Omnibussen in Gemeinden mit mehr als 100 000 Einwohnern betreiben,</p> <p>0,1716 Euro/Pkm für Unternehmen, die überwiegend Orts- und Nachbarortslinienverkehr mit Omnibussen in Gemeinden mit bis zu 100 000 Einwohnern betreiben,</p> <p>0,1296 Euro/Pkm für Unternehmen, die überwiegend sonstigen Verkehr (Überlandlinienverkehr) mit Omnibussen betreiben.</p>
<p>Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Landwirtschaft und Weinbau des Landes Rheinland-Pfalz</p>	<p>0,1974 Euro/Pkm für Unternehmen mit überwiegendem Orts- und Nachbarortslinienverkehr in Städten über 90 000 Einwohner,</p> <p>0,1708 Euro/Pkm für Unternehmen mit überwiegendem Orts- und Nachbarortslinienverkehr in Städten und Gemeinden unter 90 000 Einwohner,</p> <p>0,1089 Euro/Pkm für Unternehmen mit überwiegendem Überlandlinienverkehr einschließlich der Busunternehmen des Bundes und ihrer Betriebsführer,</p> <p>0,2817 Euro/Pkm für Schienenverkehr der nichtbundeseigenen Eisenbahnen.</p>

Anlage 2 (Fortsetzung)

Ministerium für Wirtschaft und Arbeit des Saarlandes	Der Ausgleich erfolgt seit 2005 auf Grundlage vertraglicher Vereinbarungen zwischen dem Land und den Verkehrsunternehmen.
Sächsisches Staatsministerium für Wirtschaft und Arbeit	<p>Als durchschnittliche verkehrsspezifische Kosten sind die nachfolgenden Kostensätze je Pkm festgelegt:</p> <p>0,355 DM (0,18151 Euro) für Unternehmen, die überwiegend Orts- und Nachbarortsverkehr mit Straßenbahnen und Kraftfahrzeugen in Städten über 200 000 Einwohnern betreiben,</p> <p>0,290 DM (0,14827 Euro) für Unternehmen, die überwiegend Orts- und Nachbarortsverkehr mit Straßenbahnen und Kraftfahrzeugen in Städten unter 200 000 Einwohnern betreiben,</p> <p>0,240 DM (0,12271 Euro) für Unternehmen, die Orts- und Nachbarortsverkehr mit Kraftfahrzeugen und sonstigen Linienverkehr mit Kraftfahrzeugen betreiben,</p> <p>0,230 DM (0,11760 Euro) für Unternehmen, die sonstigen Linienverkehr betreiben.</p>
Ministerium für Landesentwicklung und Verkehr des Landes Sachsen-Anhalt	<p>0,116 Euro/Pkm für Unternehmen, die normalen Regionalverkehr betreiben,</p> <p>0,152 Euro/Pkm für Unternehmen mit Linienverkehr in Städten,</p> <p>0,188 Euro/Pkm für Unternehmen mit Straßenbahnen.</p>
Ministerium für Wissenschaft, Wirtschaft und Verkehr des Landes Schleswig-Holstein	<p>Kostensatzgruppe 1: 0,2156 Euro/Pkm</p> <p>Kostensatzgruppe 2: 0,2198 Euro/Pkm</p> <p>Kostensatzgruppe 3: 0,1719 Euro/Pkm</p>
Ministerium für Bau und Verkehr des Landes Thüringen	<p>Unternehmens-Gruppe 1 + 2 (Straßenbahn-Verkehr) 0,2425 Euro/Pkm</p> <p>3 Stadtlinienvverkehr 0,2299 Euro/Pkm</p> <p>4 Überlandlinienvverkehr 0,2052 Euro/Pkm</p>

Anlage 3

Antworten der Länder	Frage 11: Welche Bundesländer haben nach Kenntnis der Bundesregierung von der Möglichkeit, die Zahl der schulnotwendigen Tage zu senken, in welchem Umfang Gebrauch gemacht?
Innenministerium des Landes Baden-Württemberg	Bisher kein Gebrauch gemacht.
Bayerisches Staatsministerium für Wirtschaft, Infrastruktur, Verkehr und Technologie	Bisher kein Gebrauch gemacht.
Senatsverwaltung für Stadtentwicklung Berlin	Der Ausgleich erfolgt seit 2004 auf Grundlage vertraglicher Vereinbarungen zwischen dem Land und den Verkehrsunternehmen.
Ministerium für Raumordnung des Landes Brandenburg	Der Ausgleich erfolgt seit 2004 auf Grundlage vertraglicher Vereinbarungen zwischen dem Land und den Verkehrsunternehmen.
Senator für Bau , Umwelt und Verkehr der Freien Hansestadt Bremen	Bisher kein Gebrauch gemacht.
Freie und Hansestadt Hamburg , Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt	Die schulnotwendigen Tage werden mit 5 Tagen für die Wochenkarte, 22 Tage für die Monatskarte und 240 Tage für die Jahreskarte berücksichtigt.
Hessisches Ministerium für Wirtschaft, Verkehr und Landesentwicklung	Bisher kein Gebrauch gemacht.
Wirtschaftsministerium des Landes Mecklenburg-Vorpommern	Die schulnotwendigen Tage werden mit 5 Tagen für die Wochenkarte, 22 Tage für die Monatskarte, 100 Tage für die Halbjahreskarte und 200 Tage für die Jahreskarte berücksichtigt.

Anlage 3 (Fortsetzung)

Niedersächsisches Ministerium für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr	Bisher kein Gebrauch gemacht.
Ministerium für Bauen und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen	Die schulnotwendigen Tage werden mit 5,1 Tagen für die Wochenkarte, 18,2 Tage für die Monatskarte (Schulträger), 23 Tage für die Monatskarte (Selbstzahler), 18,3 Tage Monatswert Semesterticket und 200,2 Tage für die Jahreskarte berücksichtigt.
Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Landwirtschaft und Weinbau des Landes Rheinland-Pfalz	Die schulnotwendigen Tage werden mit 5,3 Tagen für die Wochenkarte, 22,8 Tage für die Monatskarte und 240 Tage für die Jahreskarte berücksichtigt.
Ministerium für Wirtschaft und Arbeit des Saarlandes	Der Ausgleich erfolgt seit 2005 auf Grundlage vertraglicher Vereinbarungen zwischen dem Land und den Verkehrsunternehmen.
Sächsisches Staatsministerium für Wirtschaft und Arbeit	Bisher kein Gebrauch gemacht.
Ministerium für Landesentwicklung und Verkehr des Landes Sachsen-Anhalt	Bisher kein Gebrauch gemacht.
Ministerium für Wissenschaft, Wirtschaft und Verkehr des Landes Schleswig-Holstein	Die schulnotwendigen Tage werden mit 5,1 Tagen für die Wochenkarte, 21,8 Tage für die Monatskarte und 240 Tage für die Jahreskarte berücksichtigt.
Ministerium für Bau und Verkehr des Landes Thüringen	Soweit aus Fahrplanangebot ersichtlich (Sommerferien werden bei Schülern grundsätzlich nicht berücksichtigt).

