

Darstellung des Systems der Stützungen aus dem Staatshaushalt für den Personen- und Güterverkehr der DDR sowie für weitere Leistungen

I. Darstellung des bisherigen Stützungssystems in der DDR

1. Stützungen im Personenverkehr

Für Leistungen im Personenverkehr werden aus dem zentralen bzw. örtlichen Staatshaushalt für die Verkehrsbetriebe Eisenbahn, Kraftverkehr, städtischer Nahverkehr und Fahrgastschifffahrt Stützungen in Abhängigkeit von der Differenz zwischen den echten Erlösen und dem Aufwand gewährt.

Ziel und Aufgabe der Stützungen ist es,

- die seit 1945/46 vom Prinzip her unverändert bestehenden Fahrpreise im Personenverkehr zu sichern
- die Sozialmaßnahmen des Staates auf dem Gebiet des Personenverkehrs zu gewährleisten
- die wirtschaftliche Rechnungsführung und Eigenerwirtschaftung der Mittel (Gewinnerwirtschaftung) bei den Verkehrsbetrieben zu ermöglichen
- die Wirtschaftsprinzipien einheitlich in der Volkswirtschaft ohne Ausnahmen durchzusetzen (z. B. Abführung einer Produktionsfondsabgabe (PFA) in Höhe von 7 % bezogen auf die Nettowerte, eines Beitrages für gesellschaftliche Fonds (BGF) in Höhe von 70 % bezogen auf den Lohnfonds (Aufwendungen für persönliche gesellschaftliche Konsumtion) einer Nettogewinnabführung - NGA - an den Staat)
- die verkehrspolitischen und ökologischen Zielsetzungen zu fördern und zu unterstützen (Umweltschutz, Eindämmung des Individualverkehrs in Stadtzentren, Entlastung des Straßennetzes u. dgl.)

Die Stützungen werden ermittelt

- auf der Grundlage der Kosten der Verkehrsbetriebe (ohne die Aufwendungen für die Infrastruktur)
- mit einem Gewinn von 5,5 % für die Eisenbahn und 6 % für den Kraftverkehr und den städtischen Nahverkehr bezogen auf die Bruttowerte der Grundmittel (ohne Infrastruktur).

Bei der Errechnung der Stützungen wird von den durchschnittlichen Aufwendungen der gesamten Eisenbahnpersonenbeförderung, des Kraftverkehrs und der einzelnen Nahverkehrsbetriebe sowie der Fahrgastschiffahrt ausgegangen. Die Stützungen werden vom Prinzip her für einen 5-Jahreszeitraum ermittelt.

Die Ausreichung der Stützungen erfolgt

- für die Eisenbahn durch den zentralen Staatshaushalt über das MfV
- für den Kraftverkehr, den städtischen Nahverkehr und die Fahrgastschiffahrt aus dem örtlichen Haushalt über die Räte der Bezirke.

Die Stützungen werden bezogen auf eine Mark echte Einnahmen und im Umfang für ein Jahr nur in geplanter Höhe ausgereicht. Mehrleistungen, die fast ausnahmslos nur durch höhere Auslastungen der Fahrzeuge entstehen, werden nicht zusätzlich gestützt. Hier verbleiben den Betrieben die direkten Einnahmen.

Die Kombinate und Betriebe können selbständig die Stützungen nach einzelnen Verkehren bzw. Leistungsarten differenzieren, um für alle Verkehre und Leistungen eine annähernd gleiche Rentabilität zu sichern.

1.1. Eisenbahn

Die Eisenbahn erhält für alle Verkehre und Preisgruppen einen Stützungssatz von 2,- M je 1,- M geplanter Erlöse. Eine Differenzierung der Stützungen nach Normalverkehr, Einzelermäßigungen, Berufs- und Schülerverkehr und S-Bahn wurde vor 5 Jahren aufgehoben, um die Planung, Abrechnung und Ausreichung der Stützungen zu vereinfachen.

Die Stützungssumme betrug ca. 2,46 Mrd. Mark und war um 80 % höher als die echten Verkehrserlöse von ca. 1,36 Mrd. Mark. Die Isterlöse pro Pkm betragen im Binnenverkehr 5,06 Pfg. und die Stützungen 11,96 Pfg. pro Pkm. Die Gesamteinnahmen der DR betragen damit 16,77 Pfg. pro Pkm. Mit diesen Einnahmesätzen konnte eine Rentabilität von 7,4 % bezogen auf die produktiven Fonds erreicht werden.

1.2. Kraftverkehr

Die volkseigenen Kraftverkehrsbetriebe erhalten für Personenbeförderungsleistungen

- mit Kraftomnibussen im öffentlichen Linienverkehr, im vertragsgebundenen Berufs- und Schülerverkehr, im Gelegenheitsverkehr,
- mit Straßenbahnen, O-Bussen und Kraftomnibussen im innerstädtischen Verkehr eine Stützung von 1,40 M je 1, - M Erlöse.

Dieser Stützungssatz gilt einheitlich für alle Leistungen und alle Betriebe. Die früheren Differenzierungen führten sowohl zu Manipulationen der Betriebe in den Leistungsarten als auch zu Problemen in der Planung und Abrechnung.

Besondere Stützungssätze sind für den Taxiverkehr, die Selbstfahrvermietung und die Fahrschulausbildung mit 1,20 M, 0,20 M und 1,30 M je 1,- M Erlöse festgelegt.

Die Stützungen werden über die Räte der Bezirke an die Verkehrskombinate ausgereicht. Die Betriebe des Kraftverkehrs erhalten für den gesamten KOM-Verkehr (Linie, Stadtlinie, Ausflugs-, Gelegenheits- und vertragsgebundenen Berufs- und Schülerverkehr) bei Verkehrserlösen von 1,02 Mrd M Stützungen in Höhe von 1,48 Mrd M. Die Stützungen sind damit 45 % höher als die Verkehrserlöse. Die Rentabilität bezogen auf die produktiven Fonds beträgt 10,9 %.

Für den O-Bus und Straßenbahnverkehr realisieren die Kraftverkehrsbetriebe Erlöse in Höhe von 38,3 Mio M und Stützungen von 134 Mio M, das ist mehr als das 3-fache der Erlöse. Der Taxiverkehr dieser Betriebe wird mit 70 Mio M bei 66,9 Mio M Erlösen gestützt. Die Rentabilitätsrate von 6 % ist beim Straßenbahn- und O-Busverkehr mit 2,4 % bzw. 3,9 % nicht gesichert.

1.3. Selbständige Nahverkehrsbetriebe außerhalb der Verkehrskombinate

Die Betriebe des städtischen Nahverkehrs erhalten betriebsbezogene Stützungen für die Personenbeförderungsleistungen mit Straßenbahnen, Bussen, U-Bahn und Seil- und Schwebebahnen sowie im Linienverkehr und in der Fahrgastschiffahrt. Die Stützungssätze sind entsprechend dem Finanzbedarf dieser Betriebe differenziert festgelegt und schwanken zwischen ca. 2,-- M und ca. 6,-- M je 1,-- M Erlöse. Damit werden sowohl die unterschiedlichen Fahrpreise, die örtlich verschiedenen Nahverkehrssysteme als auch die gezielte Modernisierung des Fahrzeugparks berücksichtigt.

Die städtischen Nahverkehrsbetriebe erhalten zwar einen betriebsindividuellen Stützungssatz aber auch keine differenzierten Stützungen nach den einzelnen Leistungsarten Straßenbahn, Bus, Fahrgastschiffahrt u. dgl.

Die Betriebe des städtischen Nahverkehrs realisierten Erlöse für ihren gesamten KOM-Verkehr in Höhe von 90,9 Mio M. Dafür erhielten sie aus dem Haushalt der Bezirke 406,1 Mio M Stützungen. Für 133,5 Mio M Erlöse im Straßen- und U-Bahnverkehr erhielten diese Betriebe 773 Mio M Stützungen.

Damit betragen die Stützungen an den Gesamteinnahmen 82 % bzw. 85 %. Die Rentabilität bezogen auf die produktiven Fonds bewegt sich zwischen 7 % und 10 %.

Beim Taxiverkehr betragen die Erlöse ca. 66,9 Mio M und die Stützungen 70 Mio M. Damit wird eine Rentabilität von 22 % erreicht.

1.4. Fahrgastschifffahrt

Die Fahrgastschifffahrt gehört größtenteils zum städtischen Nahverkehr und wird über diese Betriebe mit gestützt. Als selbständige Fahrgastschifffahrtsbetriebe existieren nur die "Weiße Flotte" Dresden und Stralsund. Sie erhalten Stützungen von 3,30 M bzw. 5,70 M je 1,-- M geplanter Erlöse.

Das waren bei 3,6 Mio M echten Erlösen in Dresden 10,6 Mio M Stützungen und bei 4,9 Mio M echten Erlösen in Stralsund 23,8 Mio M Stützungen.

2. Stützungen im Güterverkehr

Im Güterverkehr erhalten alle Verkehrsträger einen Ausgleich aus dem Staatshaushalt für die Leistungen, die sie für die Bevölkerung, die privaten Handwerker und Gewerbetreibenden, die Genossenschaften und die Betriebe und Einrichtungen der Religionsgemeinschaften erbringen (abgeblockter Bereich).

Für die Bevölkerung und die genannten Betriebe und Einrichtungen wurden seit der Industriepreisreform 1966/67 die Preise vom Niveau her beibehalten. Die Differenzen zwischen dem höheren Aufwand und den alten Preisen erhalten die Verkehrsbetriebe als Stützung aus dem örtlichen bzw. zentralen Staatshaushalt. Sie betragen ca. 90 Mio M.

Um die Relationen zwischen den Ladungstarifen der Eisenbahn, des Kraftverkehrs und der Binnenschifffahrt zu sichern und die Wettbewerbsfähigkeit der Binnenschifffahrt als dem energieökonomischsten Verkehrsträger zu gewährleisten, werden für die Binnenschifffahrt Stützungen aus dem Staatshaushalt in Höhe von 5,60 M pro Tonne im Binnenverkehr und von 2,10 M pro Tonne im grenzüberschreitenden Verkehr bereitgestellt.

Mit diesen Stützungen wird die verladende Wirtschaft zur Inanspruchnahme der Binnenschifffahrt stimuliert, und es werden die geographischen und hydrologischen Nachteile unserer Binnenschifffahrt gemildert. Mit den Stützungen soll die volle Auslastung der Binnenschifffahrt gesichert werden. Die Stützungen betragen ca. 84 Mio M.

Sie wurden aus dem zentralen Staatshaushalt über das MfV gezahlt.

3. Sonstige Stützungen

Aus dem örtlichen bzw. zentralen Haushalt werden weiterhin Stützungen gewährt für

- Kfz-Instandsetzung und Serviceleistungen für die Bevölkerung in Höhe von ca. 200 Mio M
- verlustgeplante volkseigene Betriebe in Höhe von 40 Mio M zur Sicherung ihrer wirtschaftlichen Rechnungsführung
- Betriebe des Kombines Autotrans zur Sicherung ihrer Rentabilität, um die Nachteile des Standortes Berlin auszugleichen in Höhe von ca. 60 Mio M
- die Mitropa und Interflug als Preisausgleich für Bevölkerungsleistungen in Höhe von ca. 320 Mio M.

Zusammenstellung der aus dem Staatshaushalt gezahlten Stützungen

1. Personenverkehr (gesamt)	5 451	Mio M
dar.: - Deutsche Reichsbahn	2 458	Mio M
- Kraftverkehrsbetriebe	1 709	Mio M
- Selbst. Nahverkehrsbetriebe außerh. der Verkehrskomb.	1 249	Mio M
- Fahrgastschiffahrt Dresden und Stralsund	35	Mio M
<u>2. Stützungen für Güterbeförderungs-</u> <u>leistungen</u> gegenüber Bevölkerung, privaten Handw. u. Gewerbetr., Genossensch., Religionsge.	90	Mio M
3. Stützung der Güterbeförderung der Binnenschiffahrt	84	Mio M
4. Stützung der Güterbeförderung von Autotrans-Berlin	60	Mio M
5. Kfz-Instandsetzung und Service- leistungen für die Bevölkerung	200	Mio M
6. Verluststützungen für unrentable Betriebe	40	Mio M
7. Preisausgleiche für Leistungen gegenüber der Bevölkerung im Flug- verkehr und in der Reisendenver- sorgung (Mitropa)	320	Mio M
	<hr/>	
	6 245	Mio M

II. Ziele und Aufgabenstellungen zur Veränderung des Stützungssystems

1. In der 1. Etappe sind mit dem Zeitpunkt der Währungs- und Wirtschaftsunion die Stützungen auf folgenden Gebieten abzuschaffen
 - für den KOM-Gelegenheitsverkehr, den Taxiverkehr und die Fahrschulleistungen
 - für Güterbeförderungsleistungen der Eisenbahn, des Kraftverkehrs und der Binnenschifffahrt
 - für die Kfz-Instandsetzung und Serviceleistungen für die Bevölkerung
 - für die Bevölkerungsleistungen im Flugverkehr und in der Reisendenversorgung
 - für alle sonstigen Leistungen im Verkehrswesen.

Damit wird ein Abbau der Stützungen von ca. 1 330 Mio Mark erreicht.

Alle übrigen Tarife und Stützungen im Personenverkehr werden in der ersten Etappe beibehalten.

2. In der 2. Etappe nach der Währungs- und Wirtschaftsunion sind der schrittweise Abbau der Preisstützungen und die Angleichung der Tarife, des Tarifniveaus einschließlich der Ermäßigungen an das BRD-Tarifniveau im Personenverkehr für die Eisenbahn, den KOM-Linienverkehr, den städtischen Nahverkehr einschließlich der Fahrgastschifffahrt vorzunehmen.

3. Vorschlag zur Ausgestaltung der 2. Etappe

Zur Angleichung und Ausgestaltung der Tarife und des Tarifniveaus für den Gütertransport und die Personenbeförderung sind Experten-
gruppen für die

- Eisenbahntarifgestaltung für den Güterverkehr
- die Angleichung der Tarife des Güterfernverkehrs und Güternahverkehrs mit Kraftfahrzeugen

- die Tarifgestaltung der Binnenschifffahrt

zu bilden sowie

Expertengruppen für die Tarifangleichung im Eisenbahnpersonenverkehr, im KOM-Linienverkehr und im städtischen Nahverkehr. Besonders untersucht werden muß dabei die Gestaltung der Stützungen im Personenverkehr ab dem Zeitpunkt der Währungs- und Wirtschaftsunion bis zum 31. 12. 1990 und ab 1991.

Für die konstruktive Arbeit der Expertengruppen ist es notwendig, eine Reihe von Fragen und Problemen vorher abzuklären. Diese Fragen sind als Anlage beigefügt.